



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



Communauté
des Ballons des Hautes Vosges



Gérardmer
Hautes Vosges
Communauté de Communes



Elaboration de 4 Plans de Mobilité Simplifiés



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

16/02/2024
MZ1314 - 88
Indice 3

Document de 149 pages

PHASE 1 : Diagnostic de la situation

Partie I - CONTEXTE ET MÉTHODOLOGIE DE L'ÉTUDE

1	Contexte et enjeux	6
2	Méthodologie et planning	8
3	C'est quoi un PdMS ?	9
4	Lien entre l'AOM et le PdMS ?	10
5	Documents cadres et objectifs de mobilité	13
6	Projet expérimental et projets programmés	18

Partie II - PRESENTATION GENERALE DU TERRITOIRE

1	Décloisonner et interconnecter les vallées en s'affranchissant des contraintes géographiques	22
2	Diminution et vieillissement de la population à endiguer...grâce à des territoires davantage serviciels et attractifs pour tous	25
3	Parts modales, l'automobile "en haut de l'affiche" mais les modes actifs sur le podium !	28

Partie III - GRANDES CARACTÉRISTIQUES DES FLUX DE MOBILITÉ DU TERRITOIRE

1	Des pôles générateurs stratégiquement reliés aux grands axes et pôles urbains	32
2	Un fonctionnement très "intérieur" des mobilités du quotidien	34
3	Un rayonnement "extramuros" de REMIREMONT - CCPVM	36
4	Le THILLOT, un attracteur fort pour la mobilité pendulaire - CCBHV	38
5	REMIREMONT, un attracteur fort pour la mobilité scolaire - CCBHV	39
6	En interne comme en externe, des flux pendulaires équilibrés - CCHV	40
7	Des flux scolaires essentiellement internes au territoire - CCHV	41
8	GERARDMER, véritable centroïde pour les mobilités pendulaires - CCGHV	42
9	Liaisons scolaires, 1 sur 2 en lien avec GERARDMER - CCGHV	43
10	Demain, un modèle touristique moins dépendant à l'automobile	44

Partie IV - ETAT DES LIEUX DES OFFRES ET SERVICES

1	Le maillage routier, véritable atout du territoire pour la multimodalité sur le réseau secondaire	50
2	Viabilité hivernale ou l'importance du niveau de service pour les futures liaisons multimodales	52
3	Une offre de transport en commun sectorisée en fond de vallée, à interconnecter désormais	54

Elaboration de 4 Plans de Mobilité Simplifiés

4	Un Hub de mobilité existant mais à améliorer (visibilité et lisibilité)	56
5	La marchabilité au 1/4 d'heure à partir des pôles gares	58
6	Des pôles ferroviaires accessibles en 30 min en voiture, excepté pour la franche Est du territoire	59
7	Un Hub de mobilité pertinent mais perfectible du point de vue de l'utilisateur	60
8	Temps de parcours performants pour les TC entre pôles majeurs mais une tarification non encourageante	62
9	Deux services de transports en commun, deux approches à parfaire	63
10	La marchabilité au 1/4 d'heure des centres-bourgs depuis les arrêts de transport en commun (Synthèse par territoire)	64
11	Centres-bourgs à interconnecter avec la Voie Verte des Hautes-Vosges "épine dorsale" du territoire	72

Partie V - USAGES DES OFFRES ET DES SERVICES DE MOBILITE

1	Des modes actifs particulièrement en insécurité sur le territoire (accidentologie élevée)	76
2	Des cyclistes vulnérables à REMIREMONT - CCPVM	78
3	LE THILLOT, des modes actifs à sécuriser en priorité - CCBHV	79
4	Accidentologie élevée des véhicules motorisés sur les grands axes routiers du territoire - CCHV	80
5	Modes actifs vulnérables à GÉRARDMER - CCGHV	81
6	Du covoiturage structuré plutôt à l'ouest du territoire, l'électromobilité plutôt présente à l'Est	82
7	Covoiturage, une demande sensiblement disparate selon les territoires	84
8	Des centres-bourgs concentrant l'offre d'électromobilité, une offre à étendre spatialement (Synthèse par territoire)	85
9	Offre de transport en commun essentiellement saisonnalisée en hiver	90
10	Desserrer l'étau de l'automobile sur les sites remarquables du territoire (surfréquentation)	92
11	Portrait de l'offre et services de mobilité (Synthèse des entretiens par territoire)	94

VI - SYNTHÈSE RÉSULTAT DE L'ENQUÊTE MOBILITÉ

1	Présentation des résultats à l'échelle des 4 territoires	106
2	Présentation des résultats (territoire par territoire)	111

Partie VII – EVALUATION AFOM ET PREMIERS ENJEUX

1	Ce qu'il faut retenir à l'échelle des 4 territoires	144
2	Ce qu'il faut retenir (territoire par territoire)	145
3	Enjeux, socle commun et particulier pour les territoires	149

Glossaire

AOM	Autorité Organisatrice de Mobilité
BEV	Bande d'Eveil de Vigilance
CCBHV	Communauté de communes des Ballons des Hautes Vosges
CCGHV	Communauté de communes Gérardmer Hautes Vosges
CCHV	Communauté de communes des Hautes Vosges
CCPVM	Communauté de communes de la Porte des Vosges Méridionales
CVCB	Chaussée à voie centrale banalisée
EPCI	Etablissement Public de Coopération Intercommunale
EPD	Engin de Déplacement Personnel
PCAET	Plan Climat Air Energie Territorial
PdMS	Plan de Mobilité Simplifié
PETR	Pôle équilibre territorial et rural
PL	Poids Lourds
PMR	Personne à Mobilité Réduite
RC	Réserve de Capacité
SDC	Schéma Directeur Cyclable
SDT	Schéma de Développement Touristique
SCOT	Schéma de Cohérence Territoriale
SRADDET	Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Egalité des Territoires
SRT	Schéma Régional de développement Touristique
TC	Transports en Commun
TMJA	Trafic Moyen Journalier Annuel
TMJO	Trafic Moyen Journalier Ouvré
TV	Tous Véhicules
UVP	Unité de Véhicule Particulier
VL	Véhicule Léger
VT	Véhicules de tourisme soit des véhicules légers
VU	Véhicules utilitaires
Z30	Zone limitée à 30 km/h
ZCA	Zone de Circulation Apaisée
ZR	Zone de Rencontre



I - CONTEXTE ET MÉTHODOLOGIE DE L'ÉTUDE



I : Contexte et enjeux

Contexte

Suite à l'étude et à l'approbation en 2022 des Plans Climat Air Energie Territoriaux (PCAET), ces documents stratégiques ont mis en exergue l'impact majeur du transport de marchandises et des déplacements de la population sur :

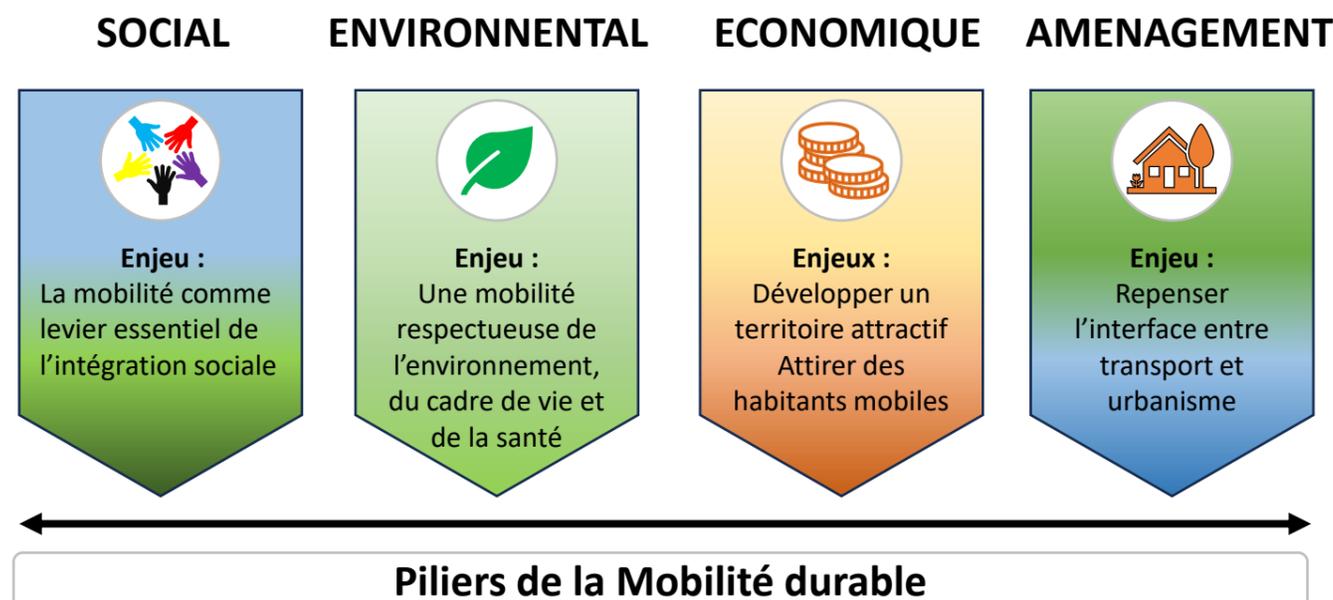
- la consommation d'énergie totale qu'ils représentent sur les territoires,
- les émissions de gaz à effet de serre dont ils sont responsables,
- et sur l'atteinte de la bonne qualité de l'air des territoires.

Soucieux d'atteindre les objectifs nationaux et régionaux en matière de transition énergétique et écologique, les 4 Communautés de Communes (Hautes Vosges, Gérardmer Hautes Vosges, Ballons des Hautes Vosges et Porte des Vosges Méridionales) se sont saisies de la compétence « mobilité » en juillet 2021, pour planifier et organiser les politiques de mobilité sur leur territoire respectif. Elles ont ainsi pris le statut d'Autorité Organisatrice de Mobilité à l'échelle locale (AOM).

Cette prise de compétence a initié la démarche d'une construction d'une mobilité plus durable. Identifiée comme une action à court terme par le PCAET, les 4 EPCI souhaitent être accompagnés dans l'élaboration de leurs plans de mobilité simplifiés.

4 Enjeux pour construire un système de mobilités durables

L'élaboration d'un Plan de Mobilité Simplifié (PdMS) s'articule autour de 4 piliers/enjeux suivants :



I : Contexte et enjeux



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



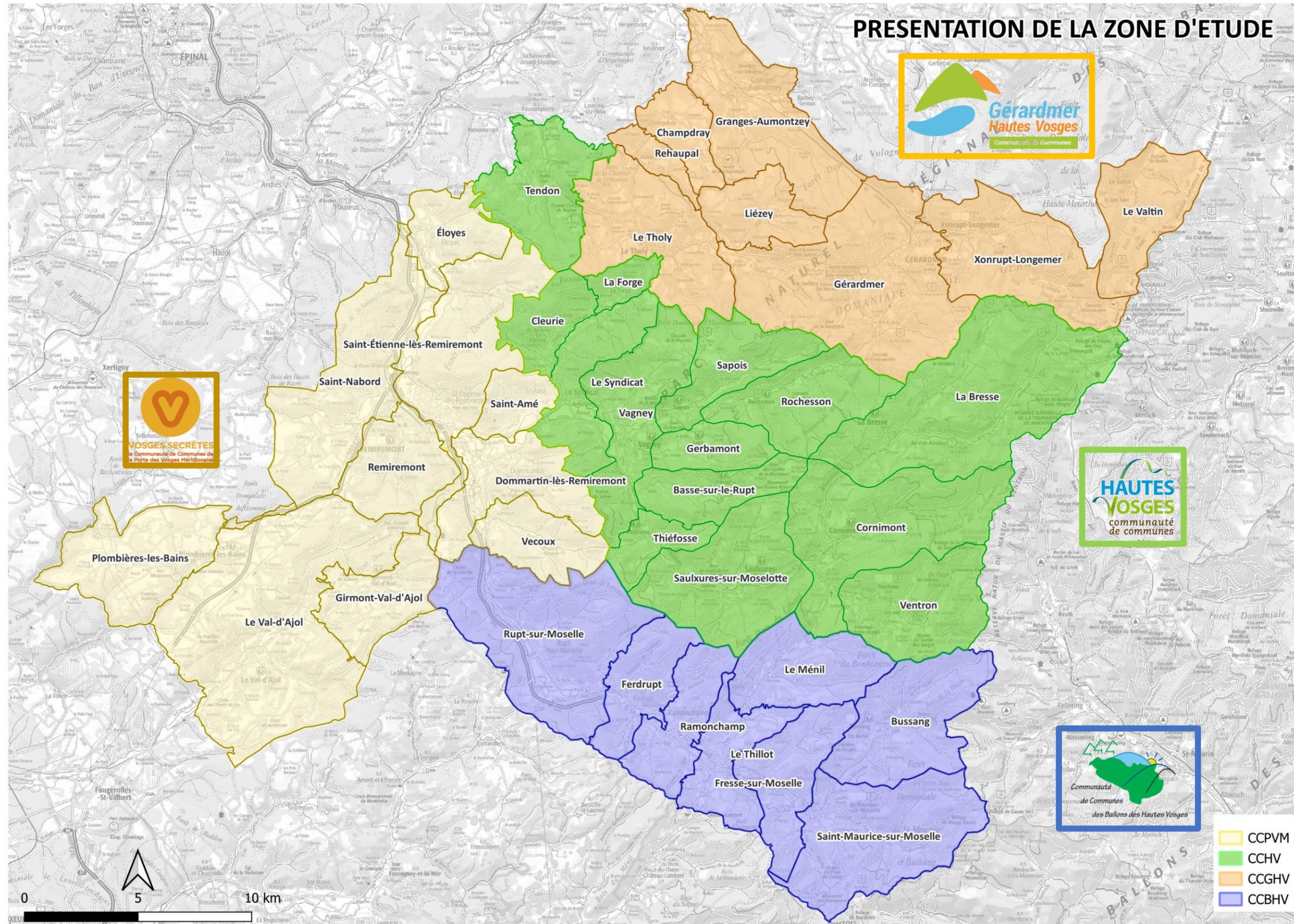
Communauté
de Communes
des Ballons des Hautes Vosges



HAUTES
VOSGES
communauté
de communes



Gérardmer
Hautes Vosges
Communauté de Communes



I : Méthodologie et planning

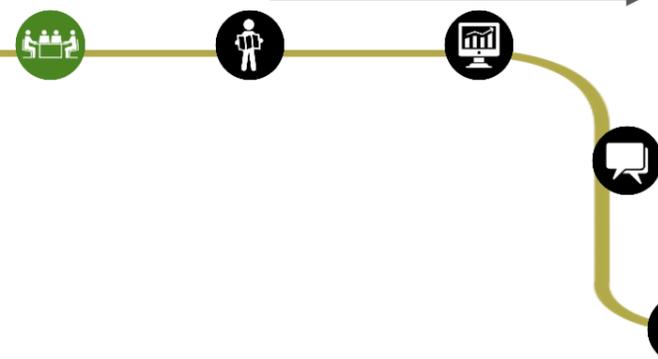
Avril 2023

Etude structurée en 4 phases sur 18 mois

Décembre 2024

Phase 1 - Elaboration d'un diagnostic Partagé

5 mois



ACTION :

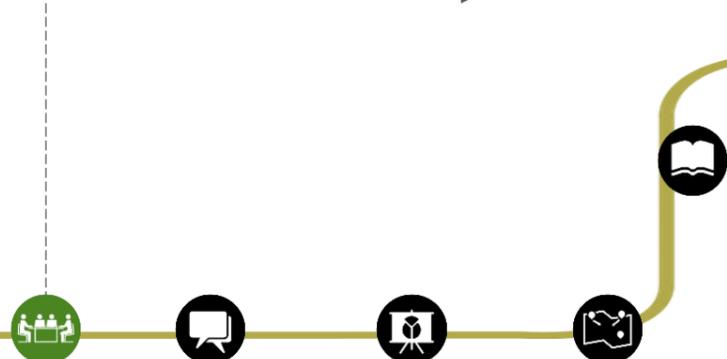
- Consultation de la population via une enquête en ligne
- Réalisation d'entretiens avec les différents partenaires du territoire (institutionnels, élus, associations, entreprises)

OBJECTIFS :

- Dresser un état des lieux partagé à l'échelle des 4 EPCI
- Apporter une connaissance globale du territoire sous l'angle des systèmes de mobilités, de ces atouts et faiblesses
- Partager une lecture du territoire à l'ensemble des acteurs sur ce qui fonctionne et ne fonctionne pas, mais également les pistes de réflexion
- Objectiver les problèmes et les idées reçues
- Partager et faciliter l'appropriation de concepts fondamentaux de mobilité
- Dégager des premières pistes d'enjeux

Phase 2 - Définition d'une stratégie locale

4 mois



ACTION :

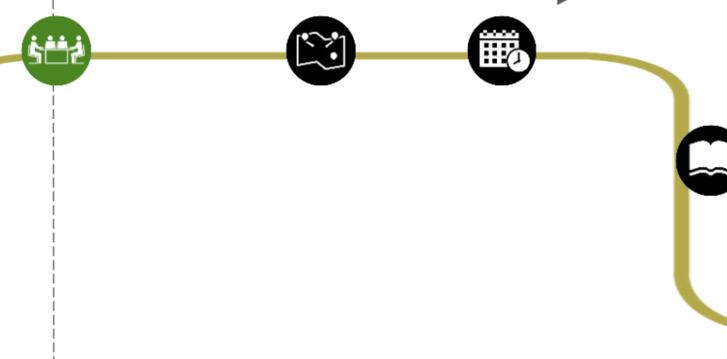
- Consultation de la population et des élus via la réalisation d'ateliers thématiques

OBJECTIFS :

- Traduire les concepts de mobilité à deux échelles : au niveau des 4 EPCI et chaque EPCI
- Définir des enjeux et objectifs en lien avec la stratégie imaginée
- Etablir une « feuille de route » en matière de mobilité en lien avec les enjeux et objectifs établis

Phase 3 - Plan d'actions opérationnel

3 mois

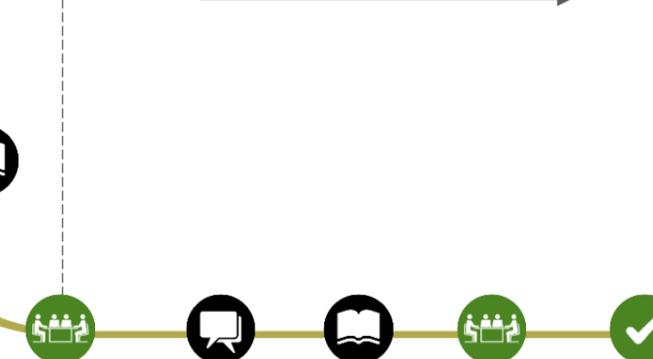


OBJECTIFS :

- Décliner pour chaque EPCI une feuille de route opérationnelle
- Mutualiser les actions à l'échelle des 4 EPCI pour construire une vision de territoire
- Identifier les partenaires institutionnels et les porteurs de projets aux actions
- Fournir un budget estimatif par action et sur l'intégralité du plan

Phase 4 - Adoption du plan de Mobilité Simplifié

1 mois



ACTIONS :

- Consultation de la population et des partenaires
- Compilation et synthèse des remarques issues de la consultation
- Actualisation du document

OBJECTIFS :

- Approuver le document actualisé

LÉGENDE :

- | | | | | | |
|---|--------------------------|---|--------------------|---|------------------------------------|
|  | Réunion / COTECH / COFIL |  | Reportage terrain |  | Elaboration des plans d'action |
|  | Concertation / entretien |  | Atelier thématique |  | Réalisation de la feuille de route |
|  | Rédaction |  | Enquête en ligne |  | Adoption du document |

I : C'est quoi un PDMS ?



En quoi cela consiste ?

- » C'est un document défini juridiquement par la loi LOM du 24 décembre 2019
- » Le plan de mobilité simplifié (PdMS) est un outil à destination de l'Autorité Organisatrice de la Mobilité (AOM)¹

1- Si l'AOM n'est pas soumise à l'élaboration d'un Plan de Mobilité et n'est pas située totalement ou partiellement dans une agglomération (défini par l'INSEE) de moins de 100 000 habitants.



Source : Cerema



Quels objectifs ?

PdMS est un document volontaire et partagé qui doit :

- » Définir la politique de mobilité à l'échelle du ressort territorial de l'AOM
- » Rendre effectif le « droit » à la mobilité pour tous
- » Répondre aux spécificités du territoire
- » Permettre et soutenir les actions en faveur d'une mobilité plus durable et solidaire
- » Transversal avec les différentes initiatives, projets (plan employeur, mobilité solidaire, etc.) et les autres politiques (urbanisme, environnement, santé, sociale)



Une démarche volontaire !

Une démarche souple et fédératrice pour doter un territoire d'une stratégie concertée en matière de mobilité dont le contenu est cadré juridiquement :

- » Mise en œuvre du droit à la mobilité et la prise en compte des différents publics et de la diversité des territoires
- » Processus limité aux modalités de concertation et de participation du public

3 Grandes étapes de construction

1

Réaliser un diagnostic partagé

2

Définir une stratégie à l'échelle communale et intercommunale

3

Développer des actions réalistes à court, moyen et long terme



INFORMATION COMPLEMENTAIRE

- Le PdMS n'a pas de caractère obligatoire
- Pour l'AOM, l'enjeu du PdMS est de dresser une feuille de route des mobilités pour une politique publique locale cohérente.

I : Lien entre l'AOM et le PdMS ?

Cadrage juridique

Pour rappel, les 4 EPCI ont pris la compétence en 2021 en vertu des dispositions de l'article L. 1231-1 du code des transports modifiées par la loi n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités (LOM) en devenant AOM afin d'exercer la compétence sur leur territoire.

Compétences de l'Autorité Organisatrice de la Mobilité (AOM)

Ces AOM ont la capacité à organiser un ou plusieurs des services sur leur territoire :

- » des services réguliers de transport public de personnes ou des services à la demande ;
- » des services de transport scolaire ;
- » des services relatifs aux mobilités actives ou aux mobilités partagées, par exemple : services de covoiturage, d'autopartage, de location de bicyclettes, etc. ;
- » des services de mobilité solidaire ;
- » des services de conseil en mobilité pour les personnes vulnérables et les employeurs ou les grands générateurs de flux (commerces, hôpitaux,..) ;
- » des services de transport de marchandises ou de la logistique urbaine (organisation uniquement en cas de carence de l'offre privée).

Elles peuvent contribuer au développement des mobilités actives et des mobilités partagées (plateforme d'intermédiation, subventionnement de pistes cyclables ,...), aux services de mobilité solidaire (garage solidaire ,...) et verser des aides individuelles à la mobilité.

Des outils disponibles pour permettre une coopération entre AOM

Selon le niveau de coopération souhaité avec des degrés plus ou moins souples d'intégration, les outils disponibles :

- Elaborer un contrat opérationnel de mobilité, conclu entre les AOM appartenant à un même bassin de mobilité avec la Région, les syndicats mixtes SRU, les départements et les gestionnaires de gares de voyageurs ou de pôles d'échanges multimodaux, va conduire à systématiser les collaborations sur un territoire.
- Organiser une ligne de transport par délégation de la région.
- Confier l'organisation d'un service à un syndicat mixte SRU dont elles seraient membres. Le syndicat mixte SRU assurera ainsi l'organisation de ces services, en plus de sa mission de coordination des services de ses AOM membres.

Concernant l'élaboration de 4 PdMS, la réalisation de cette étude est une première étape de coopération qui pourra prendre par la suite l'une des formes citées ci-dessus.

Définition du bassin de mobilité par la région Grand Est

Bassin de mobilité : créé par la loi d'orientation des mobilités (LOM) de 2019, il s'agit d'un territoire de coopération entre les AOM locales et la région pour dépasser les contraintes administratives. Chaque bassin est défini par la région, en association avec les AOM de leur territoire, les syndicats mixtes de coopération (SRU) et les départements.

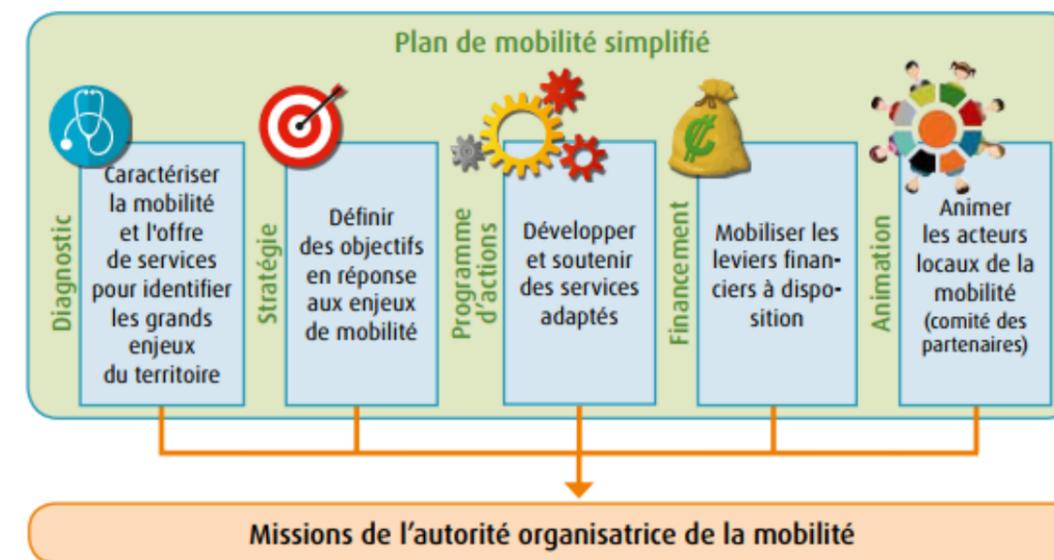
11 Bassins de mobilité définis par la région Grand Est

Les 4 EPCI appartiennent au bassin de mobilité des « Vosges ». Ce dernier est composé de 12 EPCI pour une population totale de 370 000 hab.



LIEN ENTRE MISSIONS PORTEES PAR L'AOM ET LE PdMS

Le PdMS peut constituer une première étape dans l'appropriation de la compétence d'AOM



Le plan de mobilité simplifié contribue aux missions de l'autorité organisatrice de la mobilité

Source : Cerema

I : Lien entre l'AOM et le PdMS ?

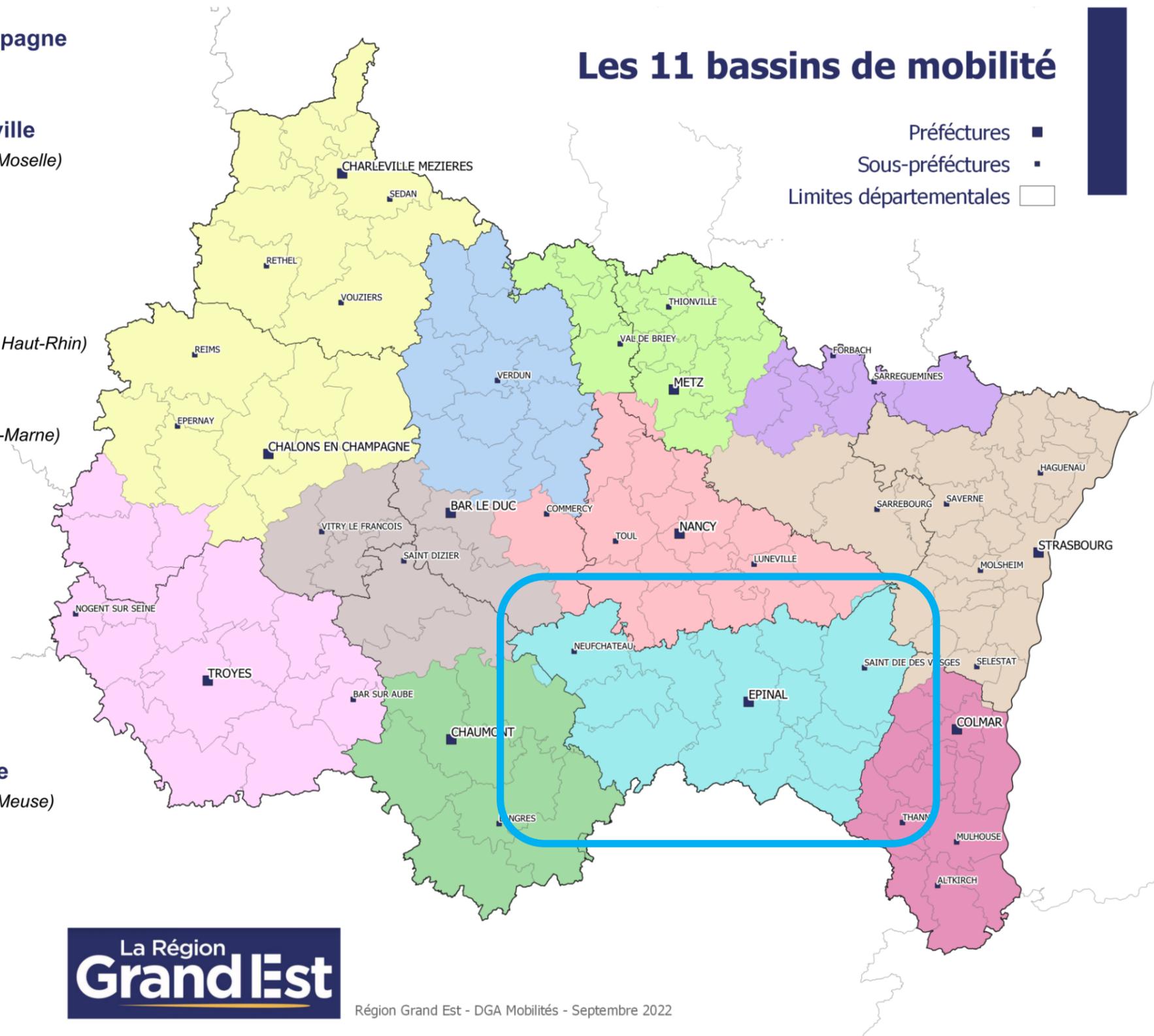


DEFINITION DU BASSIN DE MOBILITE PAR LA REGION GRAND EST

- **Ardennes - Nord Champagne**
 16 EPCI (8 Marne, 8 Ardennes)
 770 000 hab. / 10 500 km²
- **Metz - Longwy - Thionville**
 16 EPCI (12 Moselle, 4 Meurthe-et-Moselle)
 800 000 hab. / 3 400 km²
- **Moselle Est - Sarre**
 7 EPCI (7 Moselle)
 310 000 hab. / 1 800 km²
- **Nord Alsace**
 28 EPCI (24 Bas-Rhin, 3 Moselle, 1 Haut-Rhin)
 1 220 000 hab. / 6 900 km²
- **Perthois - Barrois**
 8 EPCI (3 Marne, 3 Meuse, 2 Haute-Marne)
 175 000 hab. / 4 200 km²
- **Sud Alsace**
 15 EPCI (15 Haut-Rhin)
 750 000 hab. / 3 400 km²
- **Sud Champagne**
 16 EPCI (13 Aube, 3 Marne)
 345 000 hab. / 7 400 km²
- **Sud Haute-Marne**
 6 EPCI (6 Haute-Marne)
 110 000 hab. / 4 700 km²
- **Sud Meurthe-et-Moselle**
 15 EPCI (14 Meurthe-et-Moselle, 1 Meuse)
 610 000 hab. / 5 000 km²
- **Verdunois**
 11 EPCI (11 Meuse)
 105 000 hab. / 4 100 km²
- **Vosges**
 12 EPCI (12 Vosges)
 370 000 hab. / 5 900 km²

Les 11 bassins de mobilité

- Préfétures ■
- Sous-préfétures ▪
- Limites départementales □

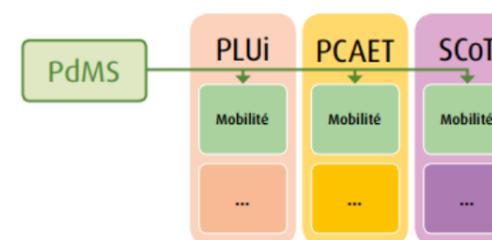


Région Grand Est - DGA Mobilités - Septembre 2022



I : Documents cadres et objectifs de mobilité

Bien que juridiquement indépendant des autres documents de planification, l'élaboration d'un plan de mobilité simplifié (PdMS) doit rechercher une certaine cohérence avec les documents cadres du territoire. En effet, l'élaboration d'un PdMS vise :



Source : Cerema

- A compiler les données issues des autres documents
- A établir une base de diagnostic et des pistes d'amélioration de la mobilité sur le territoire qui pourront contribuer à la réalisation ou à l'actualisation des autres documents (cf. schéma ci-contre)

Ci-dessous sont présentés les documents-cadres et leurs objectifs en lien avec la mobilité :

La Région
Grand Est
Orientations régionales

SRADDET / SRT

Schéma directeur cyclable

LA VIE EN
VOSGES
Le Département

Orientations départementales

Plan « Vosges Ambitions 2027 »

Schéma directeur cyclable

PAYS DE LA
Déodatie
Pays de Remiremont et de ses vallées

Planification à l'échelle du PETR
(PETR de Remiremont et ses Vallées et PETR de la Déodatie)

SCOT

Schéma directeur cyclable

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

Communauté
de Communes
des Ballons des Hautes Vosges

HAUTES
VOSGES
communauté
de communes

Gérardmer
Hautes Vosges

Planification du bassin de vie
(4 EPCI)

Schéma de développement
touristique

PCAET

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

Documents sectoriels (EPCI)

Petites villes de demain

Communauté
de Communes
des Ballons des Hautes Vosges

Planification intercommunale
(EPCI)

Projet de territoire

- Objectifs de mobilité issus du SRADDET¹ :**
- Articuler les transports publics localement en :
 - Harmonisant la tarification et la billettique
 - S'appuyant sur la stratégie de mobilité servicielle²
 - Optimiser les pôles d'échanges :
 - Encourager le stationnement alternatif
 - Planifier le déploiement des stations de recharge électrique
 - Aménager des plateformes logistiques multimodales
 - Développer la mobilité durable des salariés

- Objectifs de mobilité issus du SRT³ :**
- Encourager les mobilités innovantes
 - Promouvoir un tourisme durable via une tarification spécifique (packaging)
 - Travailler sur une offre pour la réalisation du dernier kilomètre
 - Etudier l'opportunité de mieux intégrer certains sites structurants dans la nouvelle planification des transports interurbains
 - Inciter les porteurs de projets touristiques à intégrer dans leurs projets les solutions de mobilité adéquates

- Objectifs de mobilité issus du SDC Régional⁴ :**
- Coordonner et accompagner les actions des AOM autour du Vélo
 - Améliorer l'intermodalité Train + Vélo
 - Implanter un système de location de vélos Fluo dans les gares
 - Aménager des stationnements vélos à proximité et dans les gares
 - Soutenir la réalisation des véloroutes et voies vertes
 - Soutenir la réalisation d'infrastructures cyclables autour des gares
 - Soutenir la réalisation d'infrastructures cyclables autour des équipements d'intérêt régionaux (lycée, etc.)
 - Soutenir les structures réalisant de la (re)mise en selle
 - Aider à l'achat de vélos adaptés et VAE classiques ou cargos
 - Structurer les itinéraires cyclables touristiques
 - Promouvoir et soutenir la mise en tourisme du territoire
 - Accompagner les acteurs locaux à communiquer sur les bienfaits du vélo

1 – Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Égalité des Territoires (SRADDET)
 2 – **Définition de la Mobilité servicielle** : concept de mobilité urbaine multimodale qui a pour ambition de faciliter la vie des usagers de transport urbain en mettant à leur disposition un abonnement et une plateforme uniques pour rechercher des itinéraires multimodaux et procéder au paiement en une seule fois pour les différentes offres qui seront utilisées tout au long du ou des déplacements.
 3 – Schéma Régional de développement Touristique (SRT)
 4 – Schéma Directeur Cyclable (SDC)

I : Documents cadres et objectifs de mobilité



La Région
Grand Est

Orientations régionales

SRADDET / SRT

Schéma directeur cyclable

LA VIE EN VOSGES
le Département

Orientations départementales

Plan « Vosges Ambitions 2027 »

Schéma directeur cyclable

PAYS DE LA Déodatie
Pays de Remiremont et de ses vallées

Planification à l'échelle du PETR
(PETR de Remiremont et ses Vallées et PETR de la Déodatie)

SCOT

Schéma directeur cyclable

VOSGES SECRÈTES
Communauté de Communes des Ballons des Hautes Vosges
HAUTES VOSGES
communauté de communes
Gérardmer
Hautes Vosges

Planification du bassin de vie
(4 EPCI)

Schéma de développement touristique

PCAET

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

Documents sectoriels (EPCI)

Petites villes de demain

Planification intercommunale
(EPCI)



Projet de territoire

Objectifs en lien avec la mobilité issus du plan « Vosges Ambitions 2027 » :

- Economie :**
- Positionner et utiliser les infrastructures départementales comme levier de l'attractivité économique du territoire
- Tourisme :**
- Innover et adapter l'offre touristique en lien avec le « capital nature » et expérimenter l'offre patrimoine et culture
 - Développer l'économie touristique du territoire notamment autour des 4 filières validées dans le schéma départemental du tourisme et accompagner la montée en gamme de l'offre
- Culture Sport :**
- Contribuer au rayonnement et à l'attractivité du département par la culture et le sport, en préservant et valorisant son patrimoine et en soutenant les initiatives qui font l'identité du territoire
 - Élargir l'accessibilité culturelle et sportive dans le département en diversifiant les publics, avec une attention particulière portée à la jeunesse
- Autonomie :**
- Accompagner et anticiper les différents modes d'hébergement en :
 - Améliorant la qualité et faciliter la relation avec les personnes
 - Accompagnant le parcours et adapter l'offre d'hébergement
 - Prévenant la perte d'autonomie et renforcer le soutien aux proches
- Insertion logement :**
- Proposer un accompagnement renforcé pour les jeunes de moins de 30 ans et les familles monoparentales vers l'emploi
- Route :**
- Assurer la performance, la qualité et la sécurité et la mise en œuvre du programme d'entretien du réseau routier départemental
 - Proposer un programme d'aménagements sur les itinéraires structurants
 - Prendre en compte la transition écologique dans le domaine routier

Enjeux / Objectifs de mobilité issus du SDC¹ Départemental :

- Enjeux :**
- Favoriser l'utilisation du vélo, à la fois à des fins de mobilité et à des fins touristiques
 - Améliorer la sécurité des usagers cyclistes
 - Développer le « slow tourisme » et le « tourisme sportif » et ainsi générer des retombées économiques sur le territoire
 - Limiter la pollution et les émissions de gaz à effet de serre
 - Inciter les acteurs privés (hébergeurs, utilisateurs de la route, prestataires touristiques...) et publics (collectivités locales, offices de tourisme...) à conduire ou développer des actions en faveur du vélo et des cyclistes
- Objectifs :**
- Consolider le réseau départemental en incitant à la création de nouvelles liaisons, en identifiant les itinéraires de connexion entre les aménagements existants et en favorisant les connexions en direction des départements ou aménagements porteurs
 - Favoriser la mise en tourisme des itinéraires en assurant des services et prestations de qualité
 - Inscrire le réseau de véloroutes, voies vertes, boucles locales, sportives et loisirs dans le cadre du schéma
 - Permettre aux établissements (hébergements, site de visite, office de tourisme...) qui accueillent ou souhaitent accueillir des cyclistes d'être labellisés « Accueil vélo » même s'ils ne sont pas situés à proximité d'une véloroute ou d'une voie verte

1 – Schéma Directeur Cyclable (SDC)

I : Documents cadres et objectifs de mobilité



Orientations régionales

SRADDET / SRT

Schéma directeur cyclable



Orientations départementales

Plan « Vosges Ambitions 2027 »

Schéma directeur cyclable



Planification à l'échelle du PETR
(PETR de Remiremont et ses Vallées et PETR de la Déodatie)

SCOT

Schéma directeur cyclable



Planification du bassin de vie
(4 EPCI)

Schéma de développement touristique

PCAET



Documents sectoriels (EPCI)

Petites villes de demain

Planification intercommunale
(EPCI)



Projet de territoire

Objectifs en lien avec la mobilité issus des SCOT¹ :

Document en cours de réflexion

Enjeux / Objectifs de mobilité issus du SDC² à l'échelle des deux PETR³ :

Objectifs orientés vers une pratique touristique :

- Capturer un public de non-spécialiste du vélo mais attiré par une randonnée facile et proche de son domicile
- Assurer l'accueil et le repos des usagers d'une voie verte
- Permettre la prise d'information par le biais de supports adaptés
- Accéder à l'itinéraire par un mode de transport complémentaire (stationnement automobile)
- Répondre aux normes PMR du label « Tourisme et Handicap »
- Reconnecter les services de location et de répartition aux itinéraires

1 – Schéma de cohérence territoriale (SCOT)
2 – Schéma directeur cyclable (SDC)
3 – Pôle d'équilibre territorial et rural (PETR)

I : Documents cadres et objectifs de mobilité



La Région Grand Est
Orientations régionales

SRADDET / SRT
Schéma directeur cyclable

LA VIE EN VOSGES
le Département
Orientations départementales

Plan « Vosges Ambitions 2027 »
Schéma directeur cyclable

PAYS DE LA Déodatie
Pays de Remiremont et de ses vallées
Planification à l'échelle du PETR
(PETR de Remiremont et ses Vallées et PETR de la Déodatie)

SCOT
Schéma directeur cyclable

VOSGES SECRÈTES
HAUTES VOSGES
Gérardmer Hautes Vosges
Planification du bassin de vie
(4 EPCI)

Schéma de développement touristique
PCAET

VOSGES SECRÈTES
Documents sectoriels (EPCI)

Petites villes de demain

Planification intercommunale (EPCI)



Projet de territoire

Objectifs en lien avec la mobilité issus du SDT¹ du territoire de la Porte des Vosges Méridionales :

- Développer des circuits itinérants et/ou multi-activités
- Développer les mobilités douces en favorisant le déplacement entre les communes et en les connectant (3 villes du programme Petites Villes de Demain)
- Mettre en place une signalétique touristique

Objectifs en lien avec la mobilité issus du SDT du territoire des Hautes Vosges :

- Renforcer et qualifier le tourisme d'immersion nature par filière
 - Systématiser la mise en tourisme des filières de mobilité douce (randonnée, vélo, etc.) : aménagement d'itinéraires paysagers, maillage de services, dispositifs d'accompagnement, etc.
 - Mise en place d'un schéma directeur des itinéraires cyclables
 - Identifier les mobilisations foncières possibles pour la création et l'aménagement de nouvelles voies cyclables sécurisées à l'intérieur du territoire en veillant à leur raccordement à des circuits extérieurs
- Faire à partir de la Route des Crêtes rendue douce exceptionnellement, un événement majeur vecteur de communication
- Définir les conditions de flux en circulation douce (navette, vélo, VAE, etc.) susceptibles de convaincre hébergeurs, restaurateurs et commerçants de l'intérêt de ce marqueur d'image des Vosges futures

Objectifs de mobilité issus des PCAET² :

Objectifs partagés par les 4 EPCI :

- Développer des infrastructures pour les modes doux (marche, vélo)
- Diminuer les besoins de déplacement (développement du télétravail)
- Développer les circuits courts de marchandises avec une optimisation de la logistique de proximité
- Renforcer l'attractivité des transports en commun
- Développer les usages sobres en voiture : covoiturage, mutualisation, écoconduite...

Objectif spécifique à la CCPVM :

- Développer l'intermodalité à la Gare de Remiremont

1 – Schéma de développement touristique (SDT)
2 – Plan climat air énergie territorial (PCAET)

I : Documents cadres et objectifs de mobilité



Orientations régionales

SRADDET / SRT

Schéma directeur cyclable



Orientations départementales

Plan « Vosges Ambitions 2027 »

Schéma directeur cyclable



Planification à l'échelle du PETR
(PETR de Remiremont et ses Vallées et PETR de la Déodaté)

SCOT

Schéma directeur cyclable



Planification du bassin de vie
(4 EPCI)

Schéma de développement touristique

PCAET



Documents sectoriels (EPCI)

Petites villes de demain

Planification intercommunale
(EPCI)



Projet de territoire

Plan d'actions retenu en matière de mobilité issu du programme Petites Villes de Demain sur territoire de la Portes des Vosges Méridionales :

OBJECTIF PRINCIPAL :

- Lancer l'élaboration d'un Plan de Mobilité Simplifié devant répondre aux objectifs suivants :
 - Identifier des itinéraires du centre bourg vers les franges périphériques
 - Limiter l'autosolisme et augmenter la part des mobilités durables et alternatives pour relier les centralités et lieux stratégiques, qui in fine renforceront leur attractivité et leur cadre de vie
 - Coordonner les services de mobilités existants pour renforcer la multimodalité
 - Accompagner les intercommunalités dans la mise en œuvre de leur nouveau statut d'Autorité Organisatrice de la Mobilité (AOM)
 - Planifier les politiques locales de mobilités
 - Alimenter la rédaction des futurs SCoT et PLU
 - Développer les infrastructures de recharge électrique
 - Soutenir la pratique du covoiturage et le développement des infrastructures adéquates

PROJETS IDENTIFIÉS :

- **Commune de Remiremont**
 - Itinéraire cyclable entre la commune de Remiremont et Saint-Nabord et Remiremont et Saint-Etienne-lès-Remiremont
 - Mise en œuvre d'une zone de rencontre sur les rues Charles de Gaulles, de la Xavée, des Prêtres et de la Franche Pierre et sur les Places de Lattre de Tassigny, Henri Utard et Abbaye
 - Reconfiguration et consolidation du tour de ville avec ses pôles de stationnement
 - Développer un réseau d'itinéraires marchables et cyclables thématiques
 - Réaménager le pôle gare pour devenir une véritable porte d'entrée et l'espace multimodal afin de la rendre plus efficace et mieux connecté au centre bourg
- **Commune du Val d'Ajol :**
 - Développer des itinéraires de mobilité douce
 - Axe Faymont – Le Val d'Ajol
 - Axe Le Val d'Ajol – Fougerolles-Saint-Valbert
 - Axe Faymont – Remiremont
 - Connecter le centre Val d'Ajol à la future liaison Plombières-les-Bains à Remiremont

Objectifs en lien avec la mobilité issus du projet de territoire des Ballons des Hautes Vosges :

Objectifs :

- Accompagner et structurer un tourisme responsable
 - Développer l'accès aux sites touristiques en transport en commun
- Bonifier et valoriser l'offre et les modes de transport, pour une mobilité apaisée
 - Optimiser la desserte routière et l'offre en transport en commun
 - Développer des modes alternatifs à la voiture individuelle en encourageant la pratique du covoiturage
 - Permettre la circulation de tous, de façon sécurisée et apaisée

I : Documents cadres et objectifs de mobilité



Ci-contre est présenté le lien entre le PdMS et les documents-cadres :



La Région Grand Est
Orientations régionales

SRADDET / SRDT

Schéma directeur cyclable (SDC)

LA VIE EN VOSGES
le Département

Plan « Vosges Ambitions 2027 »

Schéma directeur cyclable (SDC)

Orientations départementales

PAYS DE LA Déodatie

Pays de Remiremont et de ses vallées

Planification à l'échelle du PÉTR (PÉTR de Remiremont et ses Vallées et PÉTR de la Déodatie)

SCOT

Schéma directeur cyclable (SDC)

VOSGES SECRÈTES **Communauté de Communes des Ballons des Hautes Vosges** **HAUTES VOSGES** **communauté de communes** **Gérardmer Hautes Vosges** **Communauté de Communes**

Planification du bassin de vie (4 EPCI)

Schéma de développement touristique

PCAET

PLAN DE MOBILITÉ SIMPLIFIÉ

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

Documents sectoriels (EPCI)

Petites villes de demain

Planification intercommunale (EPCI)

Communauté de Communes des Ballons des Hautes Vosges

Projet de territoire

- Compatibilité
- Pièce contributrice
- Prise en compte

I : Projet expérimental et projets programmés



Lors des échanges avec les élus et le département, ces derniers ont partagé plusieurs projets qui devront faire partie intégrante des réflexions stratégiques du futur plan de déplacement simplifié :

Projets et réflexions portés par EPCI



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

1. Projet antérieur pouvant servir de base de réflexion :
 - (2014) Etude de 2 lignes de Transport reliant 3 communes (Remiremont, St-Nabord et St-Etienne-les-Remiremont)
2. Projet à court terme (< 5 ans)
 - 2 liaisons cyclables :
 - « Epinal à Remiremont »
 - et « Plombières-les-Bains, Le Val-d'Ajol et Saint-Nabord »



1. Réflexion d'une liaison modes actifs de Gérardmer aux communes de Le Syndicat et de Saint-Amé ?
2. Réflexion sur le développement d'une navette au sein du territoire (extension du TAD)
3. Intégrer aux missions de l'AOM : Reconnexion de la navette des Crêtes à l'EPCI



1. Projet d'accueil de public d'itinérance sur la commune du Valtin
2. Décarbonation de la route des crêtes
3. Projet à moyen terme (entre 3 et 6 ans) : Aménagement d'une liaison mobilité douce de Gérardmer - Bruyères via le tracé de l'ancienne voie ferrée
4. Pérennisation du double-sens cyclable autour du lac de Longemer (Mise en sens unique de la route départementale RD67)

Projets portés par le département sur les 4 EPCI



Projets localisés hors agglomération

- RD34 : Calibrage (revoir la géométrie de la chaussée) et renforcement de la structure entre Saint-Nabord et Raon-aux-Bois
- RD67 – 67A : Aménagement cyclable du Tour du Lac à Xonrupt-Longemer
- Etude d'un Schéma directeur « Grande Crête »
- Etude de la liaison Longemer – Col de la Schlucht

Projets localisés dans les communes

- RD466 : Construction giratoire des Papeteries à Saint-Nabord + aménagement faubourg de Remiremont
- RD466 : Aménagement traverse de Rupt-sur-Moselle
- RD42 : Aménagement traverse d'Eloyes
- RD34 : Aménagement rue Paul Claudel – La Bresse

Projet expérimental cyclable en 2023

Projet : Mise en sens-unique et aménagement d'une bande cyclable

Objectif du projet : Amélioration des déplacements modes actifs autour du lac de Longemer



I : Projet expérimental et projets programmés



Projets et réflexions portés par PETR



1. Etude de fréquentation des sites touristiques
2. 6 sites pilotes feront l'objets d'expérimentation en matière de mobilité
3. Mise en place de « Médicobus » via le dispositif France Ruralité
4. Projet de territoire « Avenir Montagne Ingénierie »
5. Création de Tiers-lieux
6. Signature d'une convention autour du logement dédié aux travailleurs saisonniers



1. Mise en place d'une navette desservant la route des crêtes
2. Liaison mobilité douce entre Gérardmer et Bruyères
3. Aménagement de parking à proximité de sites touristiques (Tendon, Le Tholly)
4. Réalisation des liaisons inscrites dans le SDC (non validé politiquement)
5. Réalisation d'un PdMS sur l'agglomération de Saint-Dié-des-Vosges
6. Etude de fréquentation des sites touristiques

Projets portés par la région sur les 4 EPCI

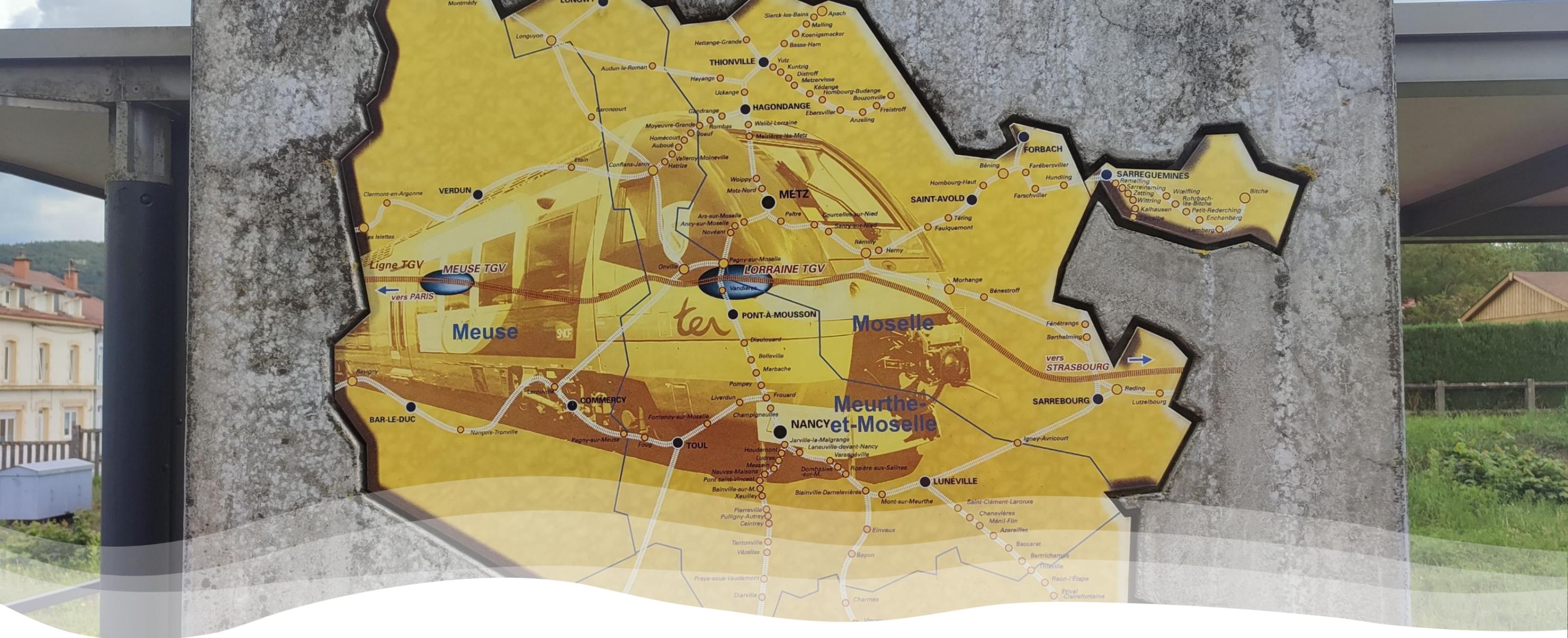


1. **Mise en place de la tarification régionale sur les lignes interurbaines FLUO88 en juin ou septembre 2024 :**
 - titre de transport unitaire à 4 € quel que soit l'OD, abonnement mensuel
 - -50% sur la gamme tarifaire avec la carte FLUO (1€/an pour les moins de 26 ans - 20 €/an pour les plus de 26 ans)
 - Etude pour la mise en place d'une billettique régionale FLUO
2. **Intégration des lignes TER 8 Bussang – Remiremont et 9 La Bresse – Remiremont dans le réseau FLUO88 à partir de juin 2024**
3. **Elaboration du Schéma Directeur d'Accessibilité Programmé (SDAP) du réseau FLUO et déclinaison sur les lignes interurbaines FLUO88**
 - Identification en cours des arrêts prioritaires et concertation à venir avec les AOM / Communes
 - Evolution du dispositif DIRIGE destiné à accompagner financièrement les AOM / communes dans leurs projets d'aménagement de gare / points d'arrêts routiers
4. **Organisation globale de la navette des crêtes depuis juin 2023 (liaisons vallées – crêtes + navette sommitale)**
 - Intégration dans le réseau FLUO avec tarification harmonisée
 - Réflexion en cours pour améliorer / mieux faire connaître ce dispositif dans le cadre d'une stratégie mobilité - massif plus globale
5. **Actions du plan vélo**
 - Création d'un dispositif « vélo du quotidien » pour aider les collectivités locales (interco et communes) dans leur projet cyclable (infra et services vélos) sous réserve de la réalisation d'un schéma directeur cyclable
 - Mise en place d'un système régional de locations de vélos électriques en libre-service en gare à partir de septembre 2024 (tests dans un premier temps)

"Le secret du changement consiste à concentrer son énergie pour voir du nouveau, et non pas pour se battre contre l'ancien"

Dan MILLMAN

Sportif, professeur et écrivain américain, né en 1946



II - PRESENTATION GENERALE DU TERRITOIRE



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



Communauté
des Ballons des Hautes Vosges



HAUTES
VOSGES
communauté
de communes



Gérardmer
Hautes Vosges
Communauté de Communes



iris
conseil

II : Décloisonner et à interconnecter les vallées en s'affranchissant des contraintes géographiques

Topographie et Hydrologie

Les territoires d'études sont marqués par deux morphologies de relief :

- 1 Au Nord et à l'Ouest, **plateau gréseux de La Vôge** aux reliefs peu accusés, dont la plaine s'élève autour de 250 m d'altitude et ses sommets ne dépassent que rarement 600 m d'altitude.
- 2 Au Sud et à l'Est, **massif vosgien aux reliefs plus marqués** qui peuvent s'élever jusqu'à 1 420 m (Grand Ballon en Alsace) et 1 360 m au Hohneck (en partie sur la commune de La Bresse).

Ces sommets constituent une barrière physique avec la plaine Alsacienne à l'Est qu'il convient de franchir par des cols (du Sud au Nord : de Bussang 727m, d'Oderen 884 m, de Bramont 955 m, de La Schlucht 1 139 m).

Localisés au sein du bassin fluvial du Rhin, les territoires sont, certes, irrigués par de nombreux cours d'eau mais sont structurés autour de 5 principaux :

- La Moselle, marquant la vallée du même nom et structurant le développement de l'urbanisme et des déplacements (réseau routier) du territoire de la CCPVM et CCBHV
- La Moselotte, marquant la vallée du même nom et structurant le développement de l'urbanisme et des déplacements (réseau routier) du territoire de la CCPVM et CCHV
- La Cleurie (affluent de la Moselotte) structurant le développement de l'urbanisme et des déplacements (réseau routier) du territoire de la CCHV et CCGHV
- La Vologne (affluent de la Moselle) structurant le développement de l'urbanisme (du lac de Longemer à Grange-Aumontzey) du territoire de la CCGHV
- La Meurthe (affluent de la Moselle) structurant le développement de l'urbanisme et des déplacements (réseau routier) du territoire de la CCGHV

Urbanisme et réseau routier

L'organisation de l'habitat et du réseau routier, s'est structurée majoritairement autour de 5 cours d'eau principaux et des fonds de vallée.

Concernant le réseau routier, on observe une « colonne vertébrale » articulée autour des deux routes nationales, RN57 et RN66, permettant de relier :

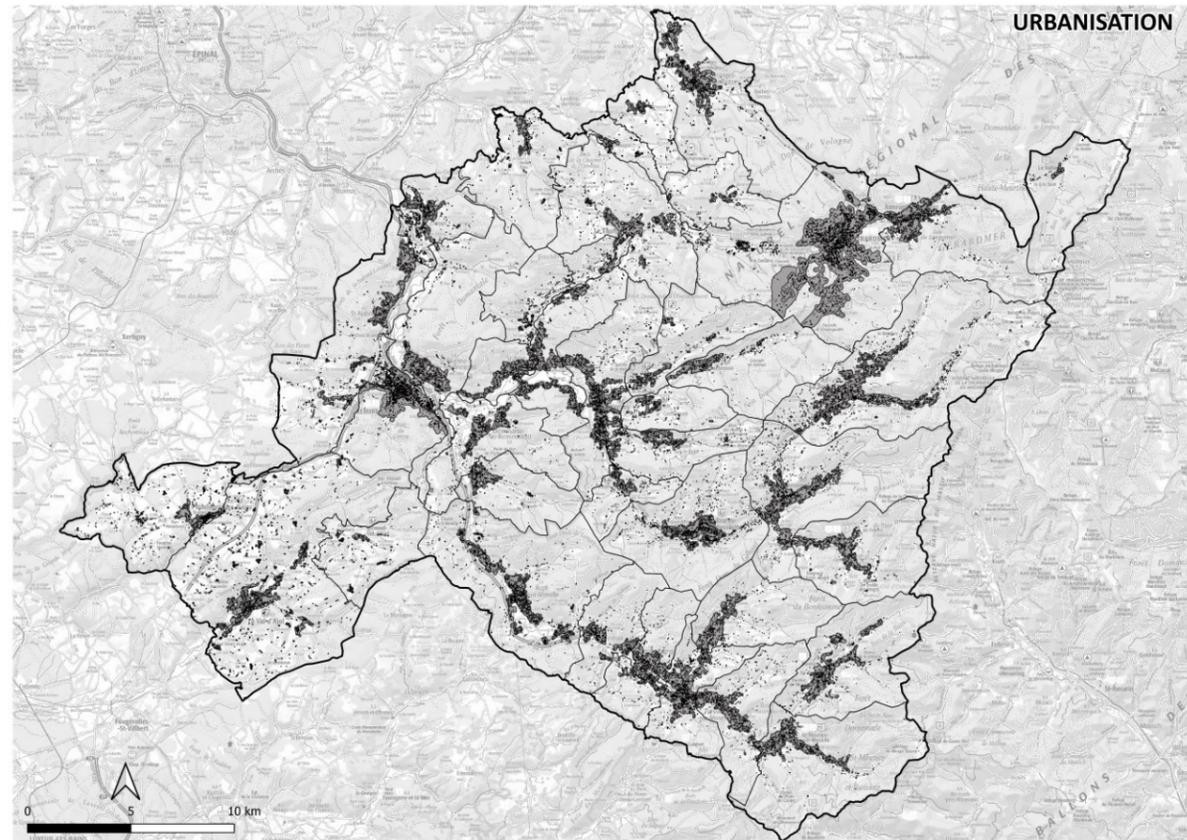
- RN57 : du Nord au Sud, le département des Vosges avec les départements de la Meurthe et Moselle, de la Moselle et de la Haute Saône
- RN66 : du Nord au Sud-Est et l'Est, le département des Vosges avec le département du Haut-Rhin et ouvre également vers les deux pays frontaliers que sont la Suisse et l'Allemagne.



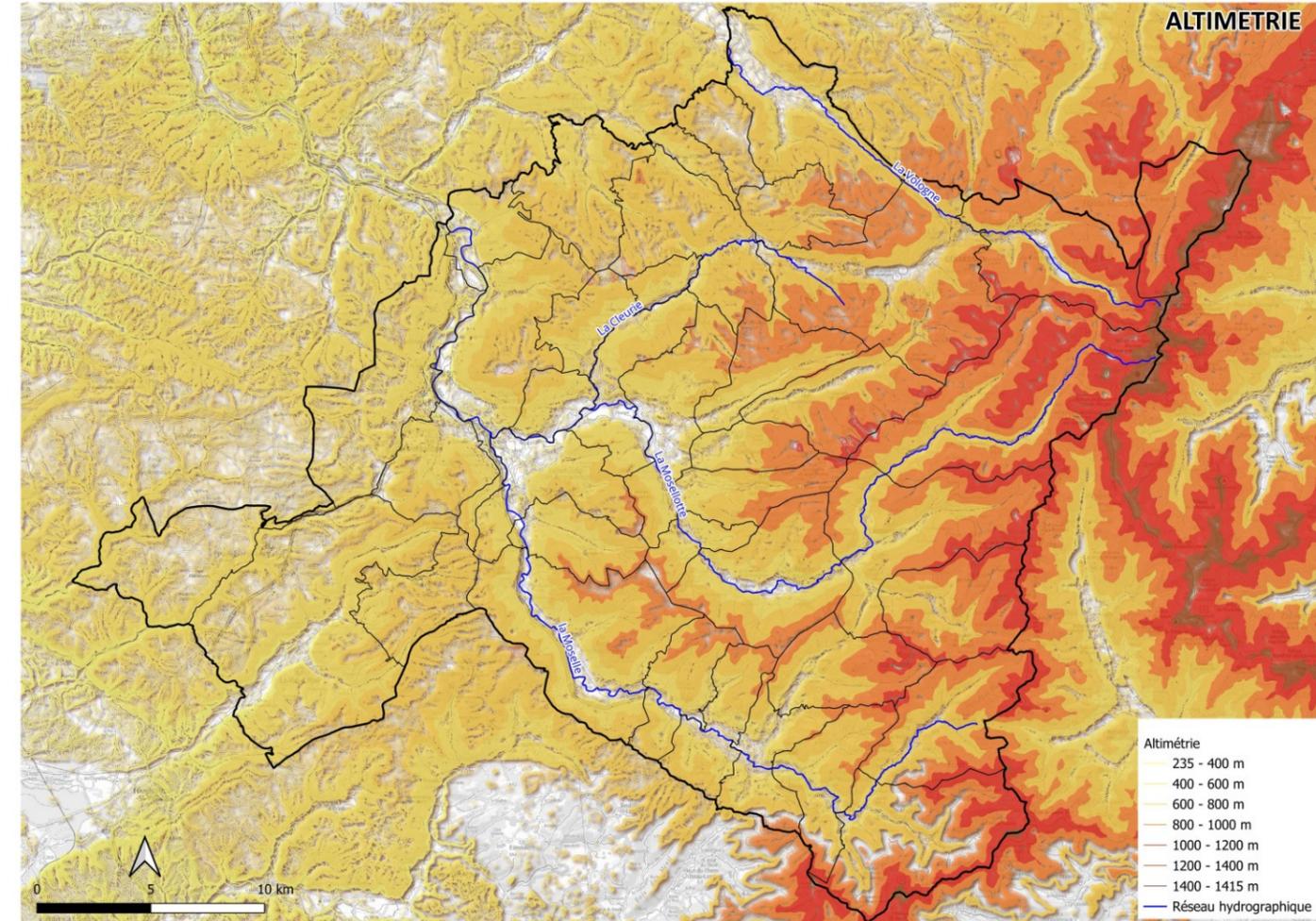
ENJEUX IDENTIFIES

- 1 - Proposer des itinéraires pour franchir les barrières dites naturelles (cols, cours d'eau)
- 2 - Créer des infrastructures intermodales en fond de vallée et sur les routes des cols (mixité des usages)
- 3 - Répondre aux besoins de déplacement notamment pour l'habitat localisé sur les flancs de montagne, dans les écarts
- 4 - Organiser les liaisons inter « vallées » pour les mobilités actives et transports en commun
- 5 - Offrir une solution de mobilité pour le dernier kilomètre (accès au col, sommet naturel, station de ski)

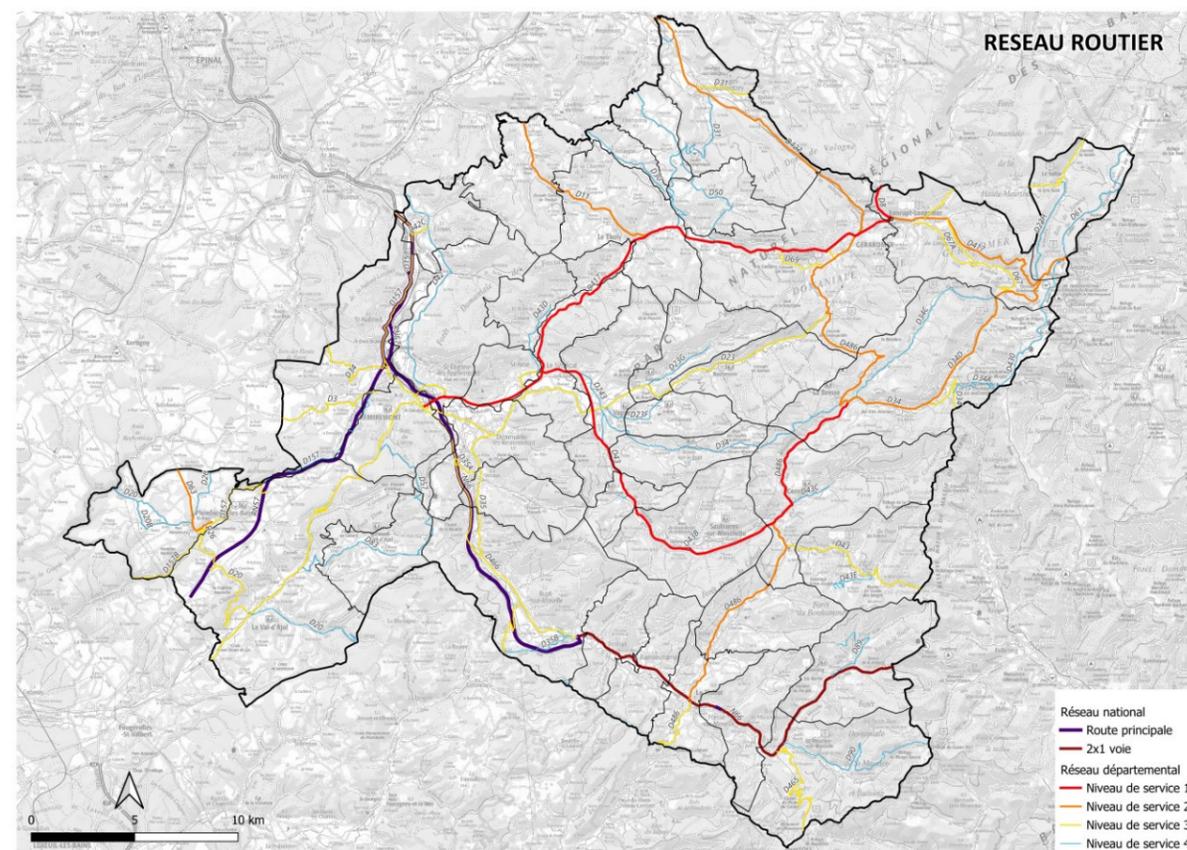
II : Décloisonner et à interconnecter les vallées en s'affranchissant des contraintes géographiques



Source : BD Topo IGN / Date de réalisation : Août 2023



Source : BD Topo IGN / Date de réalisation : Août 2023



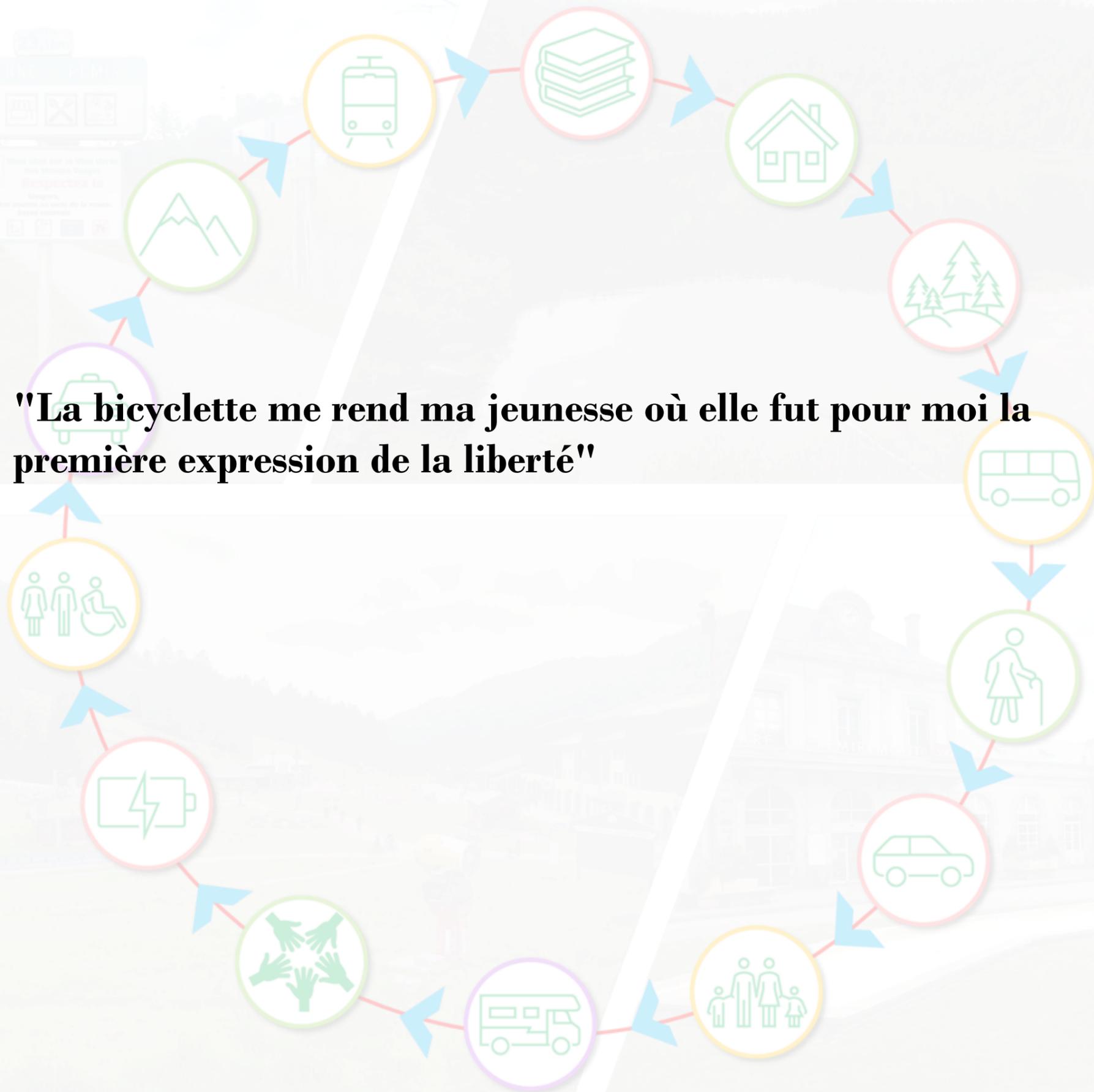
Sources : BD Topo IGN et Département des Vosges / Date de réalisation : Août 2023

A RETENIR

Catégorie du territoire : Moyenne Montagne

- Organisation du territoire en vallée
- Barrières naturelles (cours d'eau, cols, ballon)
- Espace contraint (fond de vallée, réseau routier)
- 3 typologies d'habitats :
 - Concentrés
 - En écarts
 - En hameau / lieu-dit

"La bicyclette me rend ma jeunesse où elle fut pour moi la première expression de la liberté"



Gérard BAUËR
Essayiste français, 1888 -1967

II - Diminution et vieillissement de la population à endiguer...

Un territoire rural vieillissant

Le périmètre d'étude forme un bassin de population d'environ 80 000 habitants.

Au regard de l'INSEE (grille communale), le périmètre d'étude est classifié de rural au regard de la densité de population (30 communes peu denses et 4 communes très peu denses).

Or, 2 communes sont considérées comme un espace dit « urbain semi-dense péri-urbain¹ » :

- Gérardmer
- Remiremont

Ces deux pôles concentrent 20% de la population du bassin de vie (15 530 habitants).

¹ – est un ensemble de carreaux contigus qui comptent chacun plus de 300 habitants/km² et au total au moins 5 000 habitants.

D'un côté une population vieillissante (les classes les plus représentées en 2020) sur les :

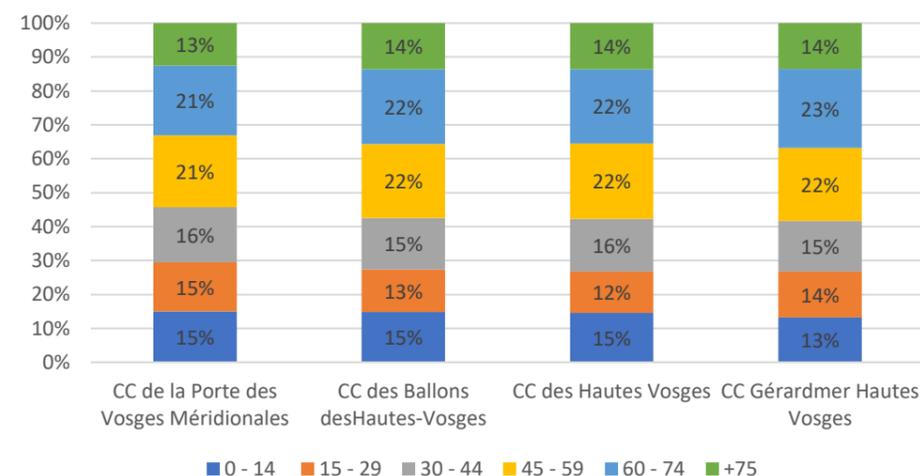
- 45 – 59 ans (entre 21% et 22%)
- 60 – 74 ans (entre 21% et 23%)
- 30 – 44 ans (entre 15% et 16%)

D'un autre côté une baisse démographique observée sur les 6 dernières années sur le bassin de vie.

Légères disparités pour 12 communes :

- 9 communes enregistrant la diminution la plus significative de leur nombre d'habitants (comprise entre 6% et 14%) : Bussang, Cornimont, Le Ménil, Plombières-les-Bains, Ramonchamp, Saulxures-sur-Moselotte, Thiéfosse, Le Thillot et Le Valtin
- 2 communes enregistrant une augmentation de leur nombre d'habitants (comprise entre 5% et 12%) : Liézey et Champdray

Répartition de la population par territoire et classe d'âge



Mise en perspective

Densité de population en 2020²

CCPVM : 111,2 hab./km² (territoire le plus peuplé du département et du bassin de vie)

CCBHV : 76,5 hab./km²

CCHV : 69,2 hab./km²

CCGHV : 72,5 hab./km²

Comparativement à celle des Vosges :
61,7 hab./km²

Variation annuelle de la population entre 2014 – 2020 à l'échelle du département des Vosges :

- -0,5% (contre 3,3% sur le territoire d'étude)

² – Sources : département des Vosges et Insee



ENJEUX IDENTIFIES

- 1** – Offrir une solution de mobilité aux publics séniors (d'aujourd'hui et de demain) pour accéder aux services de proximité (commerces, santé, etc.)
- 2** – Renforcer l'attractivité du territoire pour garder une population jeune (moins de 30 ans) notamment pour l'accès à l'emploi, une offre de formation sur le territoire
- 3** – Construire un système multimodal au sein des 2 pôles semi-urbains

...grâce à des territoires davantage serviciels et attractifs pour tous



Globalement sur les 4 EPCI :

- Entre 37% et 41% des ménages sont composés d'une personne
- Entre 29% et 36% des ménages sont composés de 2 personnes (sans enfants)

Ces deux structures de ménage sont dominantes dans 2 classes d'âges :

- Les 65 ans à 79 ans
- Et les 80 ans et plus (marqueur du vieillissement de la population)

Pour les ménages en couple sans enfant, la répartition est homogène entre 25 ans et 79 ans.

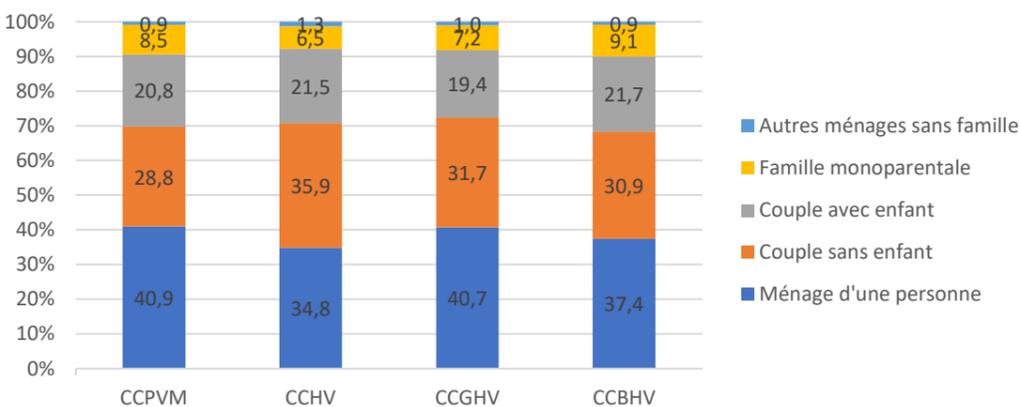
La structure du ménage (famille, une personne, monoparentale) joue un rôle sur l'organisation de la mobilité :

- Le nombre de déplacement réalisé par jour
- Le taux d'équipement en véhicule motorisé (évolution en fonction de l'agrandissement du ménage)
- Planification de l'offre de transport

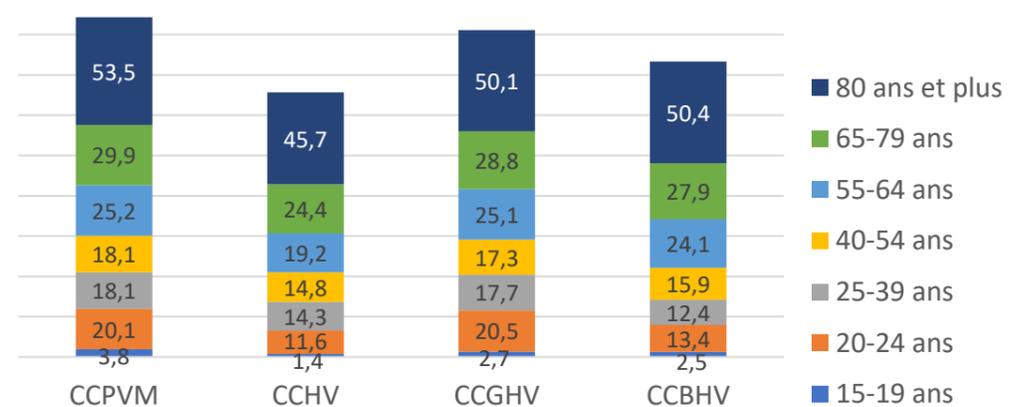
La mobilité des ménages d'une personne est un enjeu à plusieurs échelles :

- Rationaliser l'utilisation de modes individuels (covoiturage, autopartage)
- Potentiel cible pour du report modal
- Question de l'autonomie et de l'accès à la mobilité

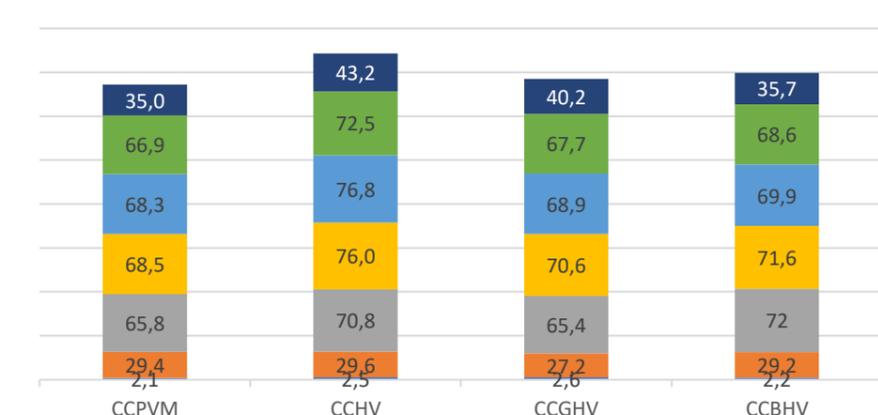
Structure des ménages par EPCI



Classe d'âge des personnes vivant seules en 2020 (%)



Classe d'âge des personnes vivant en couple en 2020 (%)



Mise en perspective

Structure des ménages - département des Vosges

- 60% des ménages composés de 2 personnes dont 30% sans enfant
- 38% ménages composés d'1 personne
- **Tendance départementale légèrement inférieure aux 4 EPCI (excepté CCHV)**

Structure par âges des ménages - département des Vosges

- Classe des 80 ans et plus : ½ personne vit seul(e)
- Entre 68% et 70% des 40 à 79 ans vivent en couple
- **Tendance départementale légèrement inférieure aux 4 EPCI**

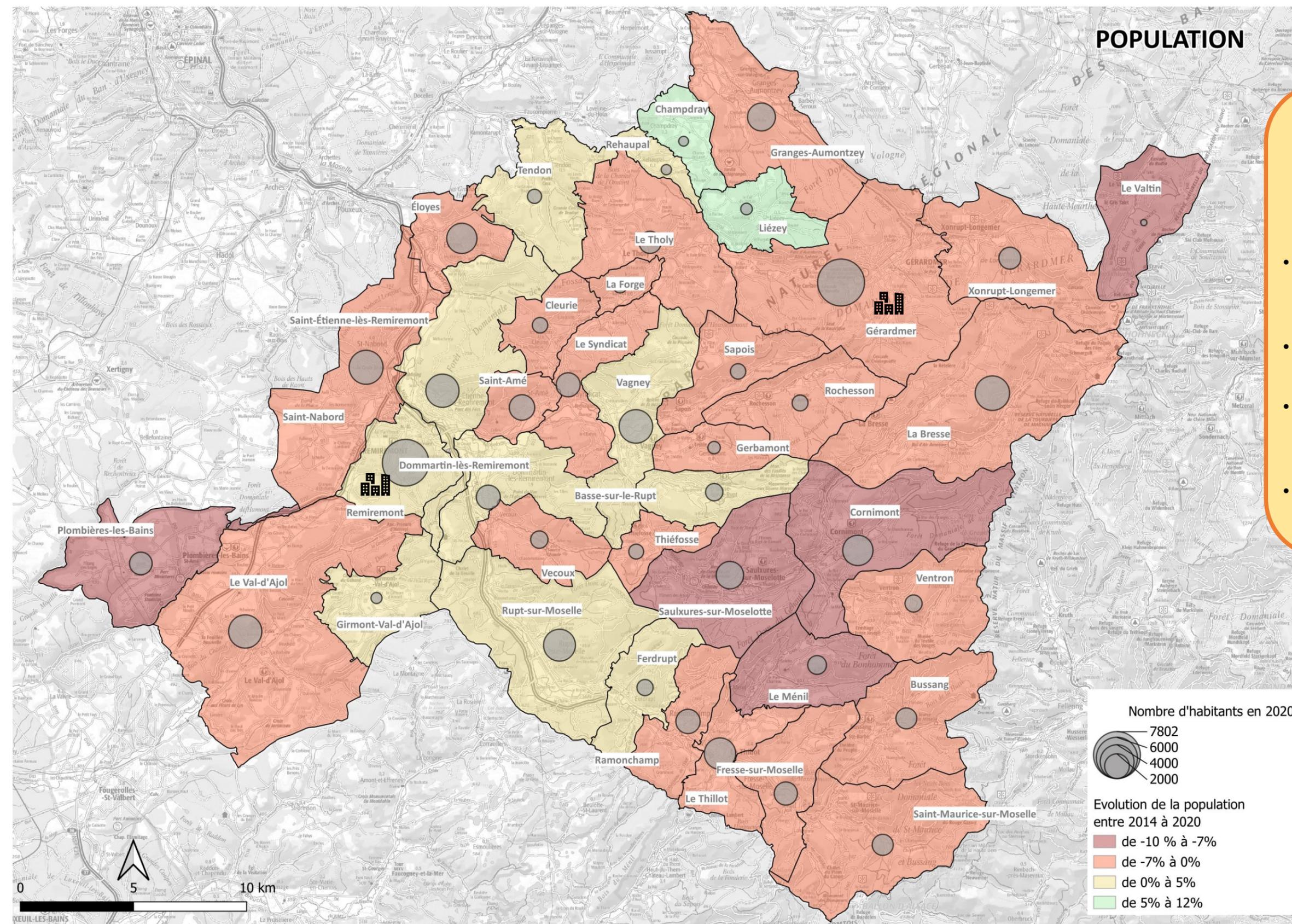


ENJEUX IDENTIFIES

- 1 - Offrir une solution de mobilité décarbonée notamment pour les ménages vieillissants (autonomie des personnes, attractivité du territoire)
- 2 - Construire l'espace public agile et adaptative via le chrono-urbanisme² à l'échelle des 2 pôles urbains / territoire
- 3 - Préparer et anticiper l'espace public à l'évolution des ménages (équipement automobile équivalent au nombre de personne composant le ménage)

2 – est une nouvelle forme d'organisation spatiale proposant de repenser la ville/son territoire dans sa temporalité en pensant en même temps la ville qui travaille, la ville qui dort, la ville qui s'approvisionne et la ville qui se divertit pour sortir du zonage urbain alors essentiellement conçu de façon spatiale. (Source : villeagiledurable).

II – Un territoire multipolaire et vieillissant



A RETENIR

Caractéristiques du territoire : bassin à dominante rurale

- 2 pôles «  » structurant le territoire : Remiremont et Gérardmer
- Population vieillissante (40% de la population âgée entre 45 et 74 ans)
- 35% à 41% des ménages composés d'1 personne (forte représentativité pour les plus de 80 ans)
- 65% à 72% des ménages de 25 à 39 ans vivant en couple

Source : INSEE / Date de réalisation : Août 2023

II : Parts modales, l'automobile "en haut de l'affiche" mais les modes actifs sur le podium !



Un profil modal très orienté vers la voiture

Au sein du périmètre d'étude, le mode principal est la voiture avec une utilisation à plus de 80%.

Pour autant, certains EPCI se démarquent par la présence d'une part modale piétonne significative :

- CCPVM 9%
- CCGHV : 11,1%

Cette part modale marque bien la présence des deux grands pôles démographiques (Remiremont et Gérardmer).

La part des transports en commun est très faible et représente environ 1% des modes utilisés.

Un équipement en voiture des ménages proche des moyennes du territoire national :

- Le territoire des Hautes Vosges est le plus motorisé concernant les ménages avec :
 - 91% des ménages motorisés
 - Et 40% des ménages possédant au moins 2 voitures
- Les trois autres territoires sont dans les moyennes nationales :
 - 86% des ménages motorisés (moyenne nationale à 84%)
 - Nombre de ménage possédant au moins 2 voitures varie entre 33% et 38% (moyenne nationale à 36% en 2020).

En 2017 au niveau national dans les zones rurales, le nombre de ménage possédant un véhicule est de 94%.

Au regard de l'âge du parc automobile, du taux d'équipement et de son statut de mode principal, la voiture interroge à deux niveaux :

- Le renouvellement du parc automobile¹ (entre 2011 et 2019, l'évolution du parc à reculer de -5,5% pour les véhicules de moins de 15 ans)
- Et de la transition énergétique (vers quelle énergie pour les alimentés les futurs véhicules)

Ces deux points devront faire partie intégrante de la future stratégie de mobilité.

L'offre de stationnement privé permet-elle de répondre au parc motorisé ?

Un parc de stationnement privé insuffisant :

En 2020, sur les 4 EPCI :

- Entre 72% (CCPVM) et 93% (CCHV) des ménages déclarent disposer d'un emplacement privé dédié au stationnement.
- Si l'on rapporte au taux d'équipement voiture des ménages variant de 93% (CCPVM) à 91% (CCHV), un manque de 8% à 13% d'espace de stationnement privé que l'espace public absorbe pour compenser le déficit du privé.

En zone rurale, l'évolution du parc automobile suit régulièrement l'évolution de la structure des ménages et évolue donc avec le temps avec 1 véhicule par personne composant le ménage.

Une enquête pour étoffer le profil modal du territoire

Ces données orientent principalement l'analyse sur les déplacements liés au travail et exclu la population retraitée, en recherche d'emploi, et la jeunesse.

Une enquête a été réalisée auprès de la population au cours du mois de septembre 2023 afin d'établir un profil modal pour l'ensemble des usagers et sortir de l'analyse de la mobilité domicile-travail.

Mise en perspective

Age moyen des véhicules¹ en 2019 :
Grand Est – 9 ans
Vosges - 8,9 ans
Nationale - 8,9 ans

Age moyen des véhicules¹ en 2021 :
Grand Est – 10 ans
Vosges - 10 ans
Nationale 9,9 ans

1 -Source : Anfa-auto



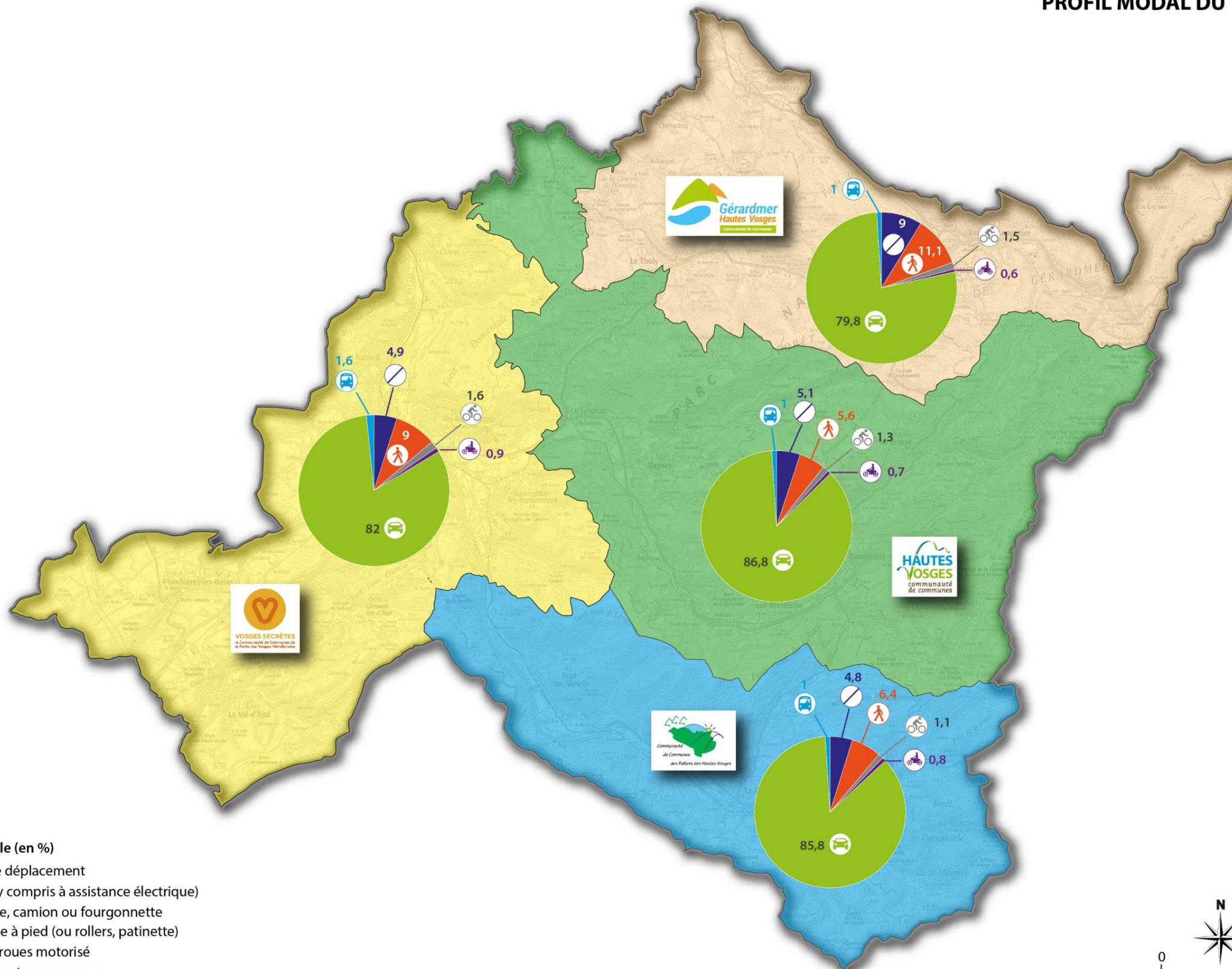
ENJEUX IDENTIFIES

- 1 - Etudier la question du report modal pour les déplacements de moins de 10 km
- 2 - Offrir une solution de mobilité pour répondre à la question de l'autonomie des personnes (public jeune et sénior)
- 3 - Organiser la reconversion du parc automobile
- 4 - Préparer la transition énergétique du carburant fossile vers les énergies renouvelables ou bio carburant
- 5 - Organiser le stationnement des véhicules motorisés sur l'espace public, dans les nouvelles constructions

II : Parts modales, l'automobile "en haut de l'affiche" mais les modes actifs sur le podium !



PROFIL MODAL DU TERRITOIRE



A RETENIR

- Forte présence de la voiture notamment des ménages possédant 2 voitures et plus (entre 33% et 40% contre 36% sur le territoire nationale)
- Milieu urbain de densité intermédiaire caractérisé par la présence des ménages non motorisés (entre 9% et 14% - donnée proche de la moyenne nationale)
- Entre 5 et 9% des personnes ne se déplacent pas pour le motif travail (en recherche d'emploi, télétravail)
- Part significative de la marche pour se rendre au travail sur deux territoires CCPVM (9%) et CCGHV (11%)
- Un parc automobile vieillissant (moyenne des VL en circulation : 10 ans)



Source : INSEE et CCI Vosges / Date de réalisation : Août 2023



III - GRANDES CARACTÉRISTIQUES DES FLUX DE MOBILITÉ DU TERRITOIRE



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



Communauté
des Ballons des Hautes Vosges



HAUTES
VOSGES
communauté
de communes



Gérardmer
Hautes Vosges
Communauté de Communes



"Dans la culture de la vitesse, l'immobilité est pire que la lenteur"

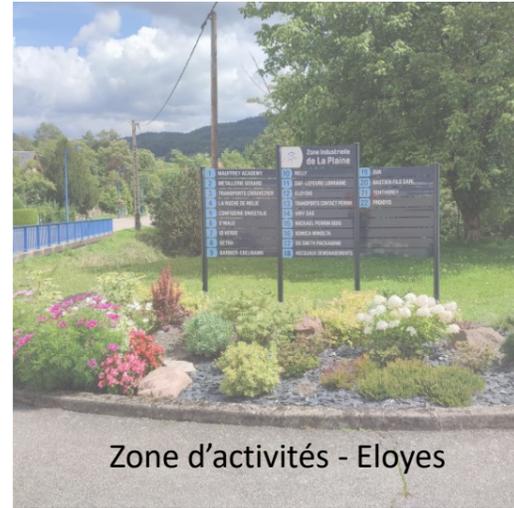


Pekka HIMANEN
Philosophe finlandais, né en 1973

III : Des pôles générateurs stratégiquement reliés aux grands axes et pôles urbains



Collège Jules Ferry – Le Thillot



Zone d'activités - Eloyes



Lycée des Métiers de la
Restauration et de l'hôtellerie –
Remiremont



Zone d'activités des
Rochettes – Cornimont

Des équipements localisés à proximité de pôles structurants

Multipolarisés par les pôles « structurants » et la concentration d'équipements, les bassins de vie captent naturellement les déplacements du quotidien (emploi, achats et scolaire) au niveau de chaque territoire .

Pour apporter une lecture synthétique du territoire , les pôles dit « urbain » structurent le bassin de vie et sont définis par les critères suivants :

- Présence de zones d'activités
- Concentration de commerces et de services
- Equipements scolaires (écoles, collèges et lycées)
- Taille de population
- Densité urbaine

Ainsi, 14 pôles sont identifiés :

- Gérardmer
- Remiremont
- Saint-Etienne-Lès-Remiremont
- Le Thillot
- Rupt-sur-Moselle
- Le Val d'Ajol
- Saint-Nabord
- Eloyes
- Granges-Aumontzey
- La Bresse
- Cornimont
- Saulxures-sur-Moselotte
- Vagney
- Saint-Amé

Toutefois, sur les 14 pôles urbains identifiés « ● », **4 rayonnent au-delà** de leur territoire notamment sur l'offre commerciale et d'emploi à l'échelle du bassin de vie :

- Remiremont
- Saint-Etienne-lès-Remiremont
- Remiremont agglomération (Remiremont, Saint-Etienne les Remiremont, Eloyes, Dommartin lès Remiremont, Saint-Nabord et Vecoux)
- Gérardmer

Vecteurs de développement, ces pôles voient leur attractivité augmenter par l'enregistrement de créations d'emplois et par le nombre de consommateurs dans les zones commerciales. Les équipements sont localisés en fond de vallée et à proximité des grands axes routiers (RN66, RN57, RD43 et RD486). **Par ailleurs, Remiremont et Gérardmer concentrent une diversité d'équipements (santé, commerce, enseignements et zones d'activités).**

Les actions de communication des commerçants (diverses animations réparties sur l'année) contribuent aux rayonnements de ces pôles.

A terme, des besoins en matière de mobilités et de liaisons en infrastructures sont à travailler.



ENJEUX IDENTIFIES

- 1 - Etudier la question du report modal pour les déplacements de moins de 10 km au sein des 14 pôles**
- 2 - Offrir une solution de mobilité pour répondre à la question de l'autonomie des personnes (jeunes et seniors) au sein des 14 pôles**
- 3 - Organiser des liaisons multimodales entre les 4 principaux pôles**

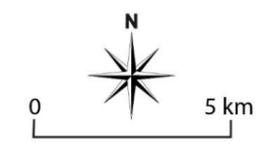
III : Des pôles générateurs stratégiquement reliés aux grands axes et pôles urbains

POLES SCOLAIRES, URBAINS ET ZONES D'ACTIVITES



A RETENIR

- 14 pôles structurants sur le territoire
- 4 pôles rayonnant au-delà du territoire (Remiremont, Saint-Etienne-lès-Remiremont, Remiremont agglomération et Gérardmer)
- Equipements scolaires, commerces localisés en centre-bourg notamment au sein de la commune de Remiremont et Gérardmer
- Zone d'activités localisé à proximité des grands axes (RN66, RN57, RD43 et RD486)



Sources : INSEE, annuaire de l'éducation et CCI Vosges / Date de réalisation : Août 2023

III : Un fonctionnement très "intérieur" des mobilités du quotidien



4 natures de flux quotidien

Lorsque que l'on parle de déplacement quotidien, quatre natures de flux sont pris en compte :

- Flux pendulaire
- Flux scolaire
- Flux lié aux achats
- Flux lié à la vente à distance

Flux d'emploi

La majorité des flux liés à l'emploi restent au sein des 4 EPCI.

Ces flux représentent entre 57% et 83% des déplacements quotidiens selon les EPCI.

Les deux pôles extérieurs générant des flux sont Bruyères et Epinal.

Flux scolaire

Les flux liés au scolaire restent au sein des 4 EPCI.

Ces flux représentent entre 17% et 51% des déplacements quotidien selon les EPCI.

Flux achats/loisirs - Vente à distance

Majoritairement, les flux liés à l'achat restent au sein de la zone d'étude et sont polarisés par Remiremont, Gérardmer.

Au sein des flux externes et internes, la vente à distance représente environ 7% / EPCI soit le même niveau qu'à l'échelle du Grand Est et légèrement supérieur à la moyenne nationale (6%).

Un bassin de vie qui canalise les flux de déplacement

On peut ainsi catégoriser les pratiques de déplacements quotidiens des habitants du bassin de vie sur 4 échelles :

- Les déplacements au sein d'une même commune ou d'une commune limitrophe, la « très courte » distance pour les équipements et commerces de base, l'emploi, la scolarité
- Les déplacements intra EPCI, avec notamment une certaine polarisation vers les communes les plus importantes : Remiremont, Saint-Etienne-lès-Remiremont, Eloyes, Saint-Nabord, Le Thillot, Rupt-sur-Moselle, La Bresse, Cornimont et Gérardmer à destination des zones commerciales, activités et pôles scolaires supérieurs (collèges, lycées)
- Les déplacements entre EPCI, à vocation d'emploi, loisirs, scolarité, principalement orientés vers Remiremont, Gérardmer, La Bresse
- Des déplacements externes à vocation d'emploi et achats-loisirs vers l'agglomération spinalienne (notamment vers la commune d'Epinal)

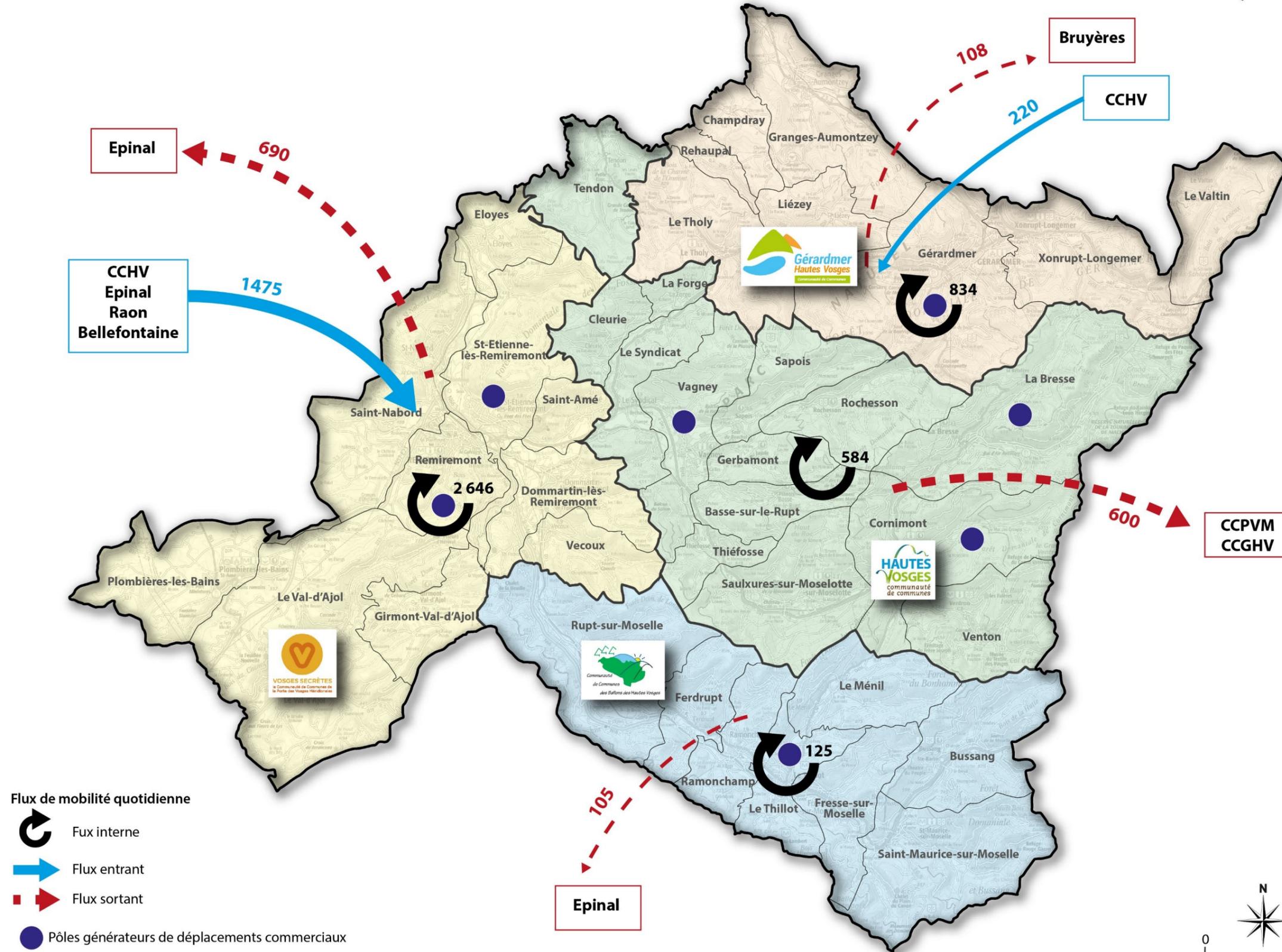


ENJEUX IDENTIFIES

- 1 - Structurer l'offre de mobilité pour faciliter le report modal au sein des flux internes pour les pendulaires et scolaires**
- 2 - Améliorer l'accès aux pôles générateurs via les modes actifs**
- 3 - Organiser les flux de livraison liée à la vente à distance**
- 4 - Organiser les flux de livraison au sein des polarités commerciales**

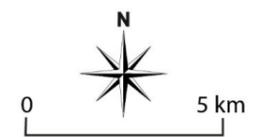
III : Un fonctionnement très "intérieur" des mobilités du quotidien

FLUX DE MOBILITE QUOTIDIENNE



A RETENIR

- Ménages consomment au sein de leur territoire
- 7 pôles structurants (commerciaux + emploi)
- 2 pôles scolaires (Remiremont, Gérardmer)



Sources : INSEE et CCI Vosges / Date de réalisation : Août 2023

III : Un rayonnement "extramuros" de REMIREMONT

Remiremont : pôle structurant du territoire

L'organisation des flux pendulaires principaux se concentre majoritairement autour de la commune de Remiremont, qui est une zone attractive. La zone de captation s'étend jusqu'à la communauté d'agglomération d'Epinal (représentant 37% des flux entrant, selon la base 100 de l'INSEE) et sur deux autres EPCI du périmètre d'étude la CCHV (28%) et CCBHV (35%).

Les flux principaux en provenance des communes de St-Etienne-lès-Remiremont et de Saint-Nabord représentent à eux deux 48% des flux pendulaires entrant sur la commune de Remiremont.

Dans l'organisation fonctionnelle des flux, Remiremont présente des caractéristiques similaires à une communauté d'agglomération (zone très urbaine).

Cette polarisation s'explique par la présence de nombreuses zones d'activités et de services localisés dans la commune de Remiremont et à proximité de grands axes (RN57 et RN66).

Les 4 principaux pôles émetteurs et récepteurs du territoire (classé par ordre d'émission) :

- St Etienne les Remiremont
- Saint Nabord
- Eloyes
- Remiremont

Enjeux potentiels :

- Faciliter le report modal
- Réaliser des aménagements cyclables
- Mise en place d'une ligne de transport en commun

Des flux de secondaires faisant émerger des pôles extérieurs

Sortant de la base 100 de l'INSEE, les flux secondaires, nombre de déplacement compris entre 70 et 100, font émerger de nouvelles liaisons :

- Val d'Ajol - Fougères-Saint-Valbert
- Remiremont – Pouxoux
- Pouxoux - Eloyes

Enjeux potentiels :

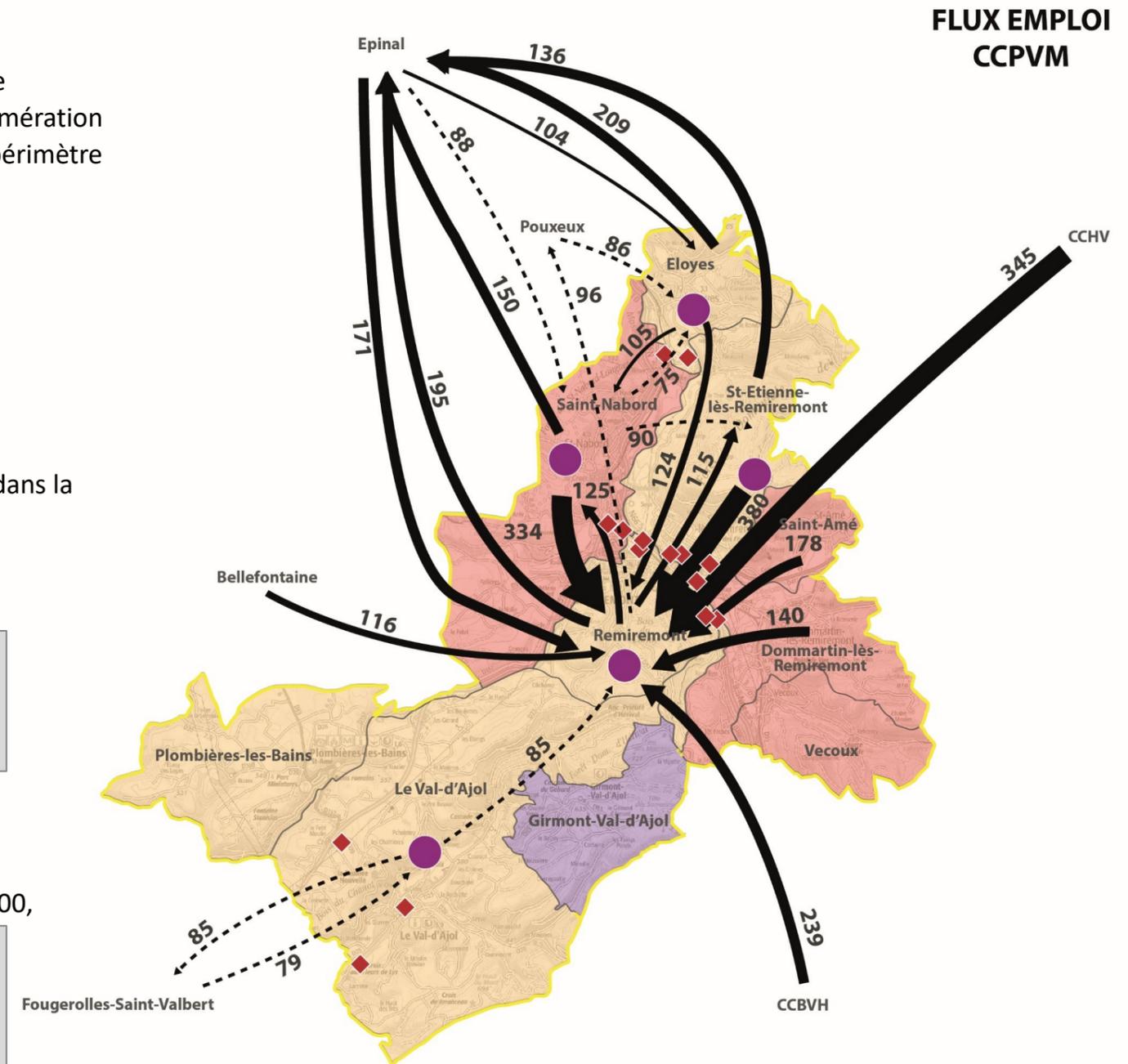
- Faciliter le report modal
- Réaliser des aménagements cyclables
- Valoriser l'offre de transport en commun (car et train)

Analyse du taux d'emploi¹ (population active ayant un emploi)

Sur les 10 communes composant le territoire :

- 1 commune présente un taux de population active supérieure à 50% (Girmont Val d'Ajol)
- 4 communes présentent un taux compris entre 40% et 50%

Au niveau du territoire, la part la plus importante des actifs concerne la tranche d'âge 25 à 54 ans (63% des actifs). Quant à la part des jeunes (15 -24 ans), le taux d'emploi est faible avec 8% des actifs.



Pourcentage de la population active

- > 0,5
- De 0,4 à 0,5
- De 0,3 à 0,4
- < 0,3

- ➔ Flux principal >100
- ➔ Flux secondaire <100
- Poles urbains
- ◆ Zone d'activités



Source : INSEE / Date de réalisation : Août 2023

1 - Taux d'emploi (% de la population active) : rapport entre le nombre d'actifs ayant un emploi et la population active. La population active comprend la population ayant un emploi et les chômeurs.

III : Un rayonnement "extramuros" de REMIREMONT

Remiremont : pôle structurant du territoire

Sur le territoire, l'équipement scolaire est complet et réparti : 4 communes possèdent un collège
 Comme identifié pour les flux liés à l'emploi, concernant les flux scolaires, Remiremont fait office de pôle structurant notamment :

- Pour le collège
 - Pour le lycée (2 communes sur le périmètre d'étude disposent d'une telle offre)
- Ces établissements sont gérés par le département (Collège) et la Région (Lycée).

Le territoire rayonne également auprès de 3 communes localisées à l'extérieur : Raon-aux-Bois, Rupt-sur-Moselle et Vagney.

Pour les niveaux primaire et maternelle: la majorité des communes (6 communes sur 10) dispose d'une telle offre.

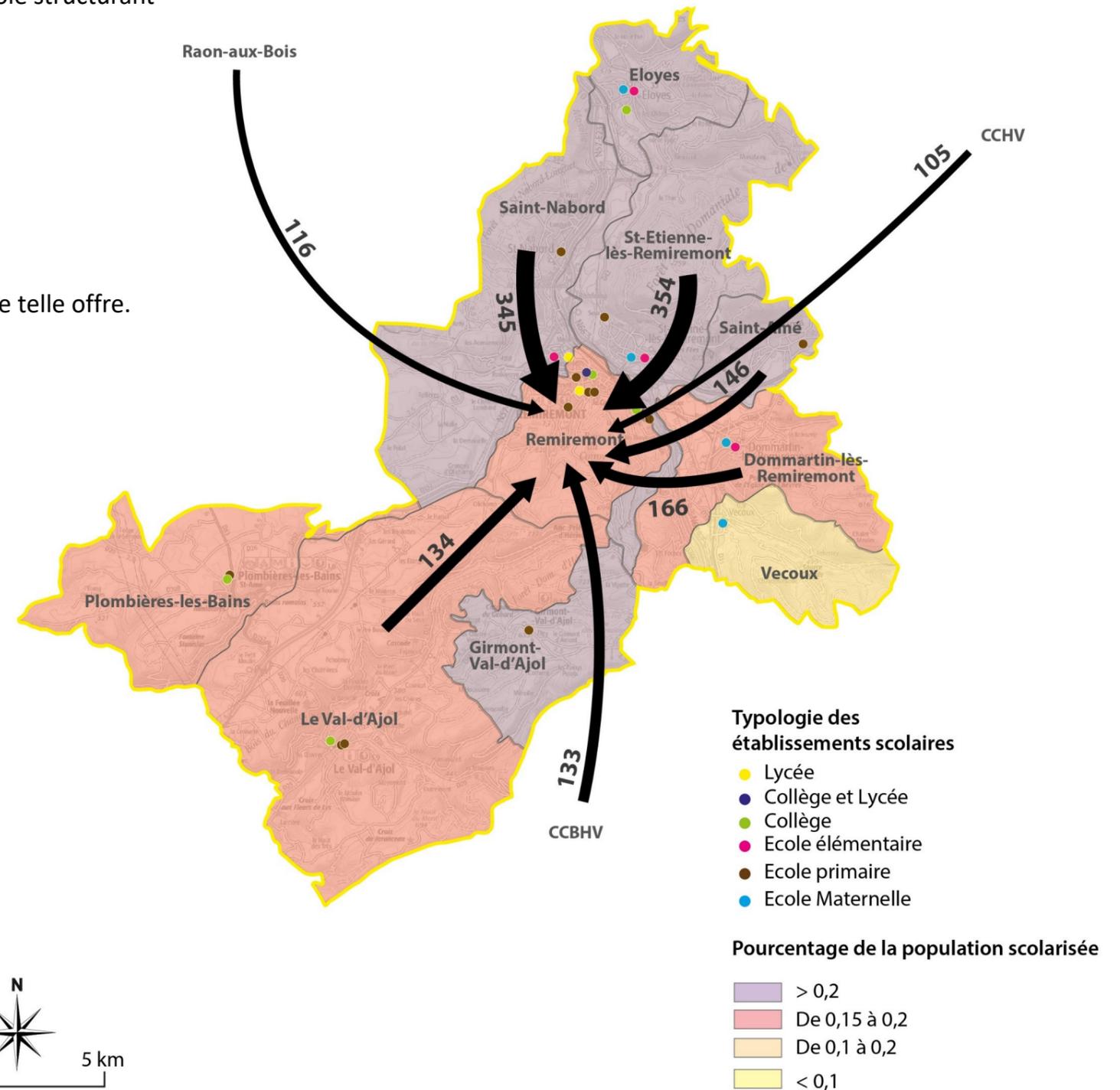
Taux de population scolarisée et taux d'emploi : la mobilité quotidienne, immobilisme et autonomie.

Le taux de scolarité des 2 ans et plus de la population est globalement homogène sur le territoire entre 17 % et 23%. La commune de Vecoux présente le taux de population le plus faible du territoire avec 13% de la population de plus de 2 ans scolarisée.

Au regard des flux scolaires principaux, 76% des flux proviennent de 5 communes voisines (Saint-Nabord, Saint-Etienne-Lès-Remiremont, Saint-Amé et Dommartin-lès-Remiremont) à Remiremont. Au regard de la localisation des pôles scolaires à Remiremont, 3 communes présentent une distance de 5 km maximum (Saint-Nabord, Saint-Etienne-lès-Remiremont et Dommartin-lès-Remiremont) soit une distance potentiellement réalisable par un mode actif (marche ou vélo).

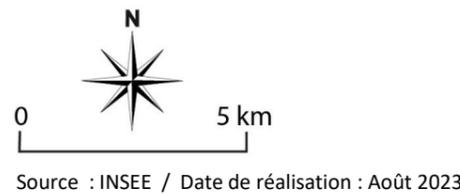
En ajoutant le taux d'emploi variant entre 33% et 54%, la CCPVM présente entre 23% (Girmont-Val-d'Ajol) et 49% (Remiremont) de la population qui n'est ni scolarisée, ni active. Cette population présente un enjeu pour l'accès à l'emploi, l'autonomie des déplacements, etc.

FLUX SCOLAIRES ORIGINE DESTINATION CCPVM



ENJEUX IDENTIFIES

- 1 - Structurer l'offre de mobilité pour faciliter le report modal au sein des flux internes pour les pendulaires et scolaires
- 2 - Offrir une solution de mobilité aux populations non actives et non scolarisées (accès à l'emploi, aux services de proximité)



III : Le THILLOT, un attracteur fort pour la mobilité pendulaire



Des flux pendulaires majoritairement diffus

Globalement, l'organisation des principaux flux pendulaires est diffuse (selon les données INSEE, flux inférieurs à 100).

Les flux de sortie (en volume de personnes) sont issus de la commune de Rupt-sur-Moselle qui est tournée vers Remiremont (69%) et Epinal (37%).

La localisation des zones d'activités est proche de la RN66 et davantage concentrée vers l'est du territoire.

Des flux de secondaires faisant émerger un pôle attracteur

Sortant de la base 100 de l'INSEE, les flux secondaires, nombre de déplacement compris entre 70 et 100, font émerger le rôle de la commune de Le Thillot.

Parmi les liaisons identifiées par les élus, les départements de Belfort et de l'Alsace font partis des pôles extérieurs stratégiques (à étudier en phase 2).

Analyse du taux d'emploi¹ (population active ayant un emploi)

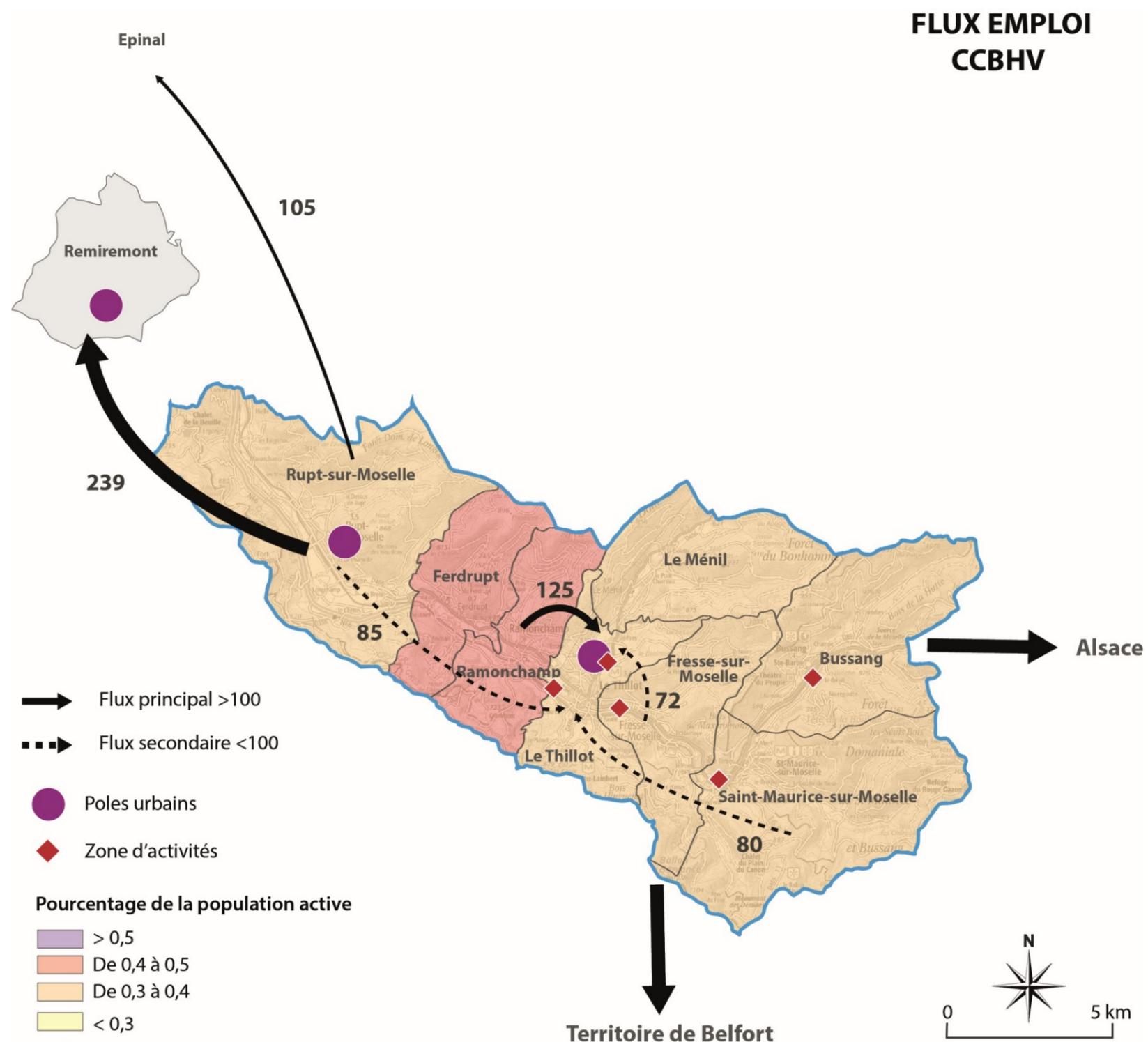
2 communes présentent une part de la population active supérieure au reste des communes de l'ECPI:

- Ferdrupt
- et Ramonchamp.

Le reste du territoire présente un taux homogène compris entre 30 et 40%.

Au niveau du territoire, la part la plus importante des actifs concerne la tranche d'âge 25 à 54 ans (63% des actifs). Quant à la part des jeunes (15 -24 ans), le taux d'emploi est faible avec 7% des actifs.

Le taux de population active reste inférieur à la moyenne du département (64% en 2020).



1 - Taux d'emploi (% de la population active) : rapport entre le nombre d'actifs ayant un emploi et la population active. La population active comprend la population ayant un emploi et les chômeurs.

Source : INSEE / Date de réalisation : Août 2023

III : REMIREMONT, un attracteur fort pour la mobilité scolaire

Remiremont : pôle structurant du territoire

L'offre scolaire est présente notamment de la maternelle au primaire.

Il est à noter la présence de collèges sur les communes de Rupt-sur-Moselle et de Le Thillot.

Les flux scolaires sont diffus sur le territoire (selon les données INSEE, flux inférieurs à 100).

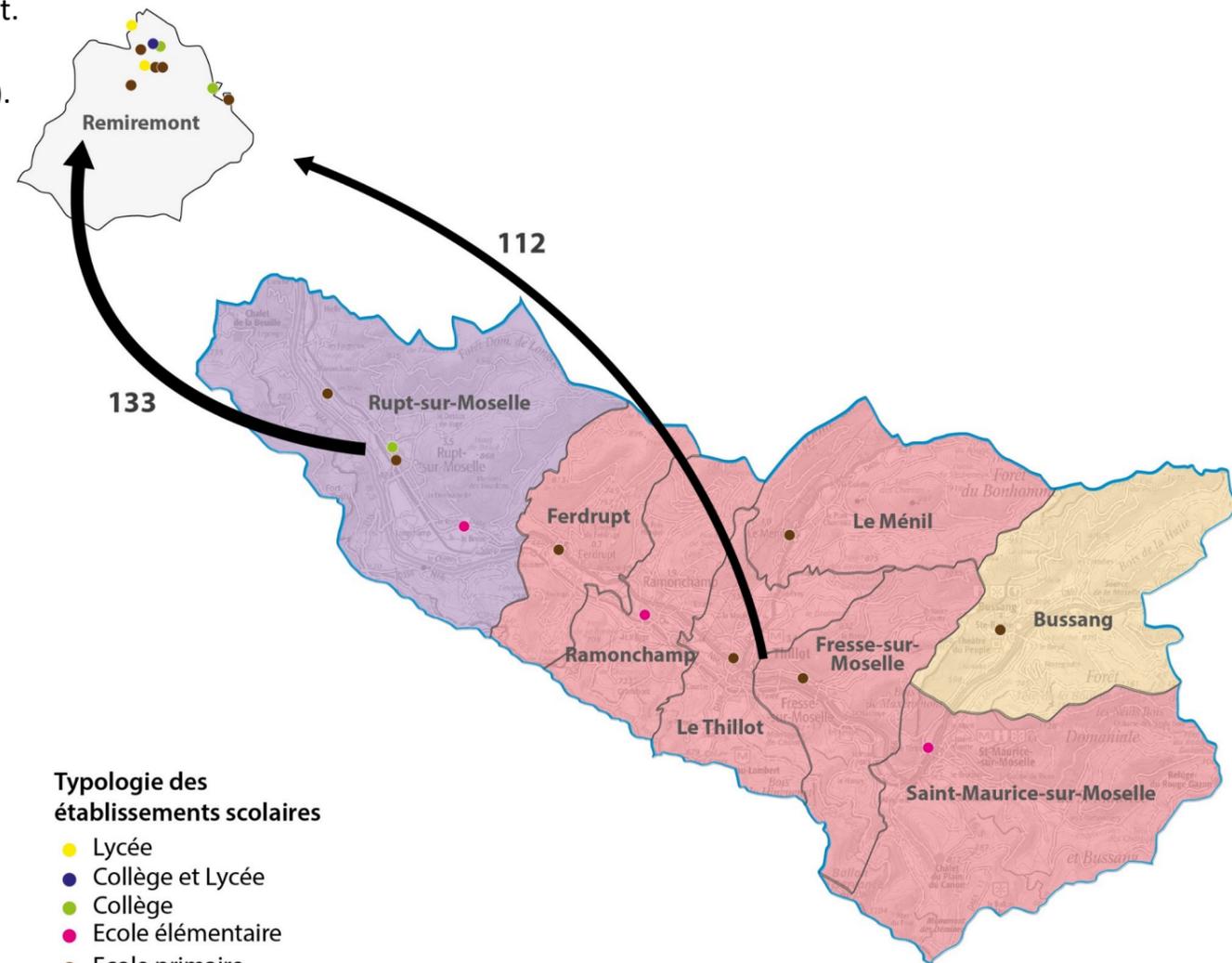
Taux de population scolarisée et taux d'emploi : la mobilité quotidienne, immobilisme et autonomie.

Le taux de scolarité de 2 ans et plus de la population est globalement homogène sur le territoire entre 15 % et 21%. La commune de Bussang présente le taux de population le plus faible du territoire avec 13% de la population de plus de 2 ans scolarisée.

Au regard des flux scolaires principaux, les communes de Rupt-sur-Moselle et de Le Thillot sont polarisées par la commune de Remiremont. La commune de Rupt-sur-Moselle présente le plus de potentiel pour du report modal (distance de 15 km).

En ajoutant le taux d'emploi variant entre 33% et 45%, la CCBHV présente entre 35% (Ramonchamp) et 54% (Bussang) de la population qui n'est ni scolarisé, ni active. Cette population présente un enjeu pour l'accès à l'emploi, autonomie des déplacements, etc.

FLUX SCOLAIRES ORIGINE DESTINATION CCBHV

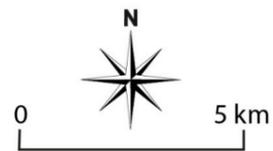


Typologie des établissements scolaires

- Lycée
- Collège et Lycée
- Collège
- Ecole élémentaire
- Ecole primaire
- Ecole Maternelle

Pourcentage de la population scolarisée

- > 0,2
- De 0,15 à 0,2
- De 0,1 à 0,2
- < 0,1



Source : INSEE / Date de réalisation : Août 2023



ENJEUX IDENTIFIES

- 1 - Structurer l'offre de mobilité pour faciliter le report modal au sein des flux internes pour les pendulaires et scolaires
- 2 - Offrir une solution de mobilité aux populations non actives et non scolarisées (accès à l'emploi, aux services de proximité)

III : En interne comme en externe, des flux pendulaires équilibrés

Un territoire « émetteur » et organisé autour de 2 polarités

L'organisation des flux pendulaires se concentre majoritairement autour de la commune de Remiremont qui capte 63% des flux de sortie (selon les données INSEE, flux supérieurs à 100).

La commune de Gérardmer capte 37% des flux de sortie du territoire (selon les données INSEE, flux supérieurs à 100).

Au sein du territoire, les communes de La Bresse et Cornimont polarisent une partie des flux liés à l'emploi.

Des flux de secondaires rendant visible l'interaction entre pôles internes

Sortant de la base 100 de l'INSEE, les flux secondaires, nombre de déplacement compris entre 70 et 100, font émergés les 4 pôles émetteurs et récepteurs du territoire :

- Vagney
- La Bresse
- Cornimont
- Saulxures-sur-Moselotte

Analyse du taux d'emploi¹ (population active ayant un emploi)

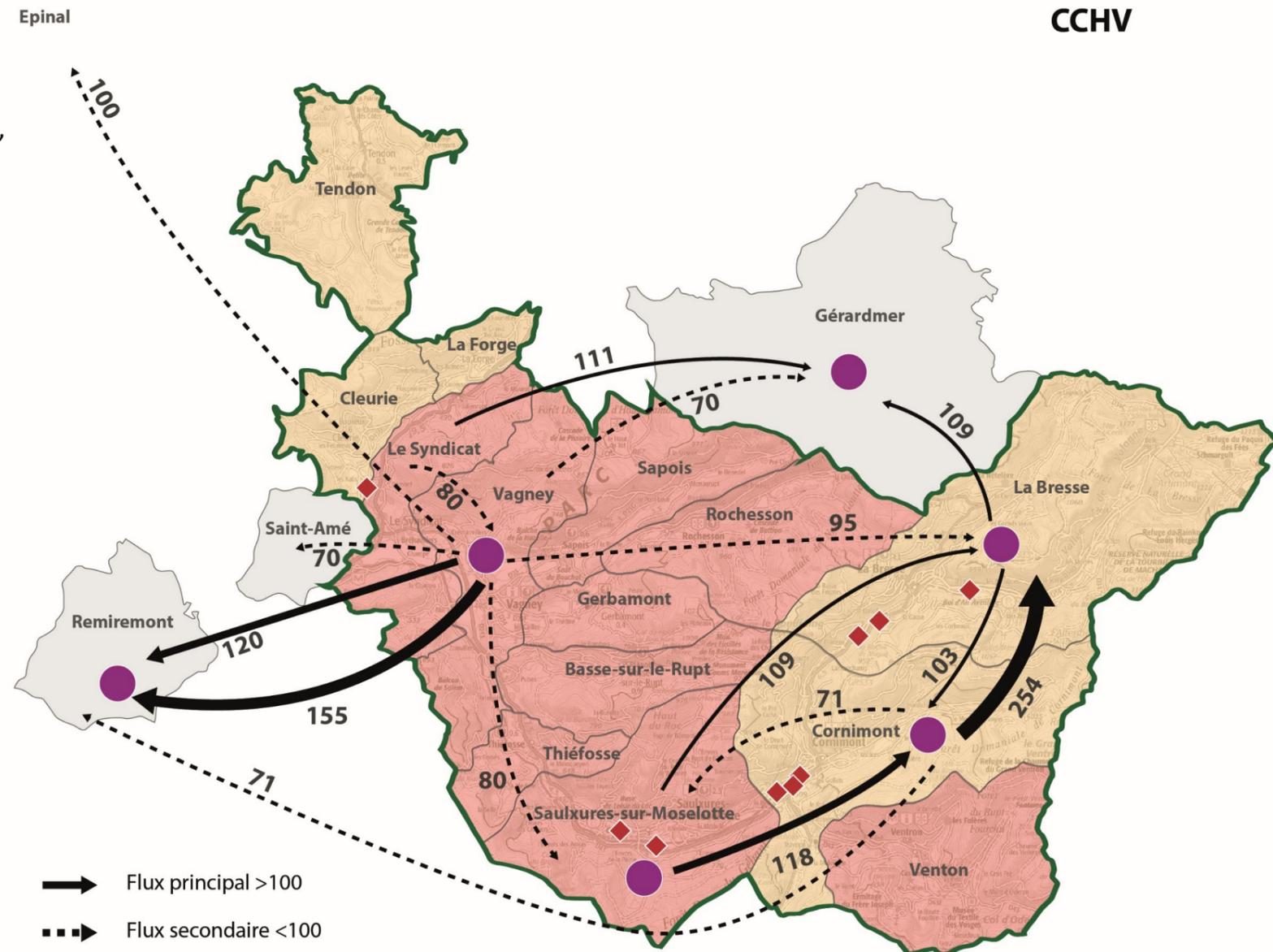
Sur les 14 communes composant le territoire :

- 9 communes présentent un taux de population active compris entre 40% et 50%
- 5 communes présentent un taux compris entre 30% et 40%

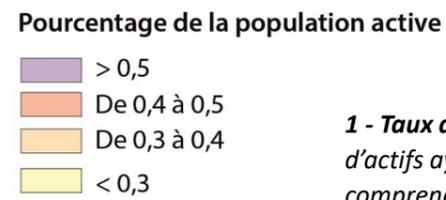
Au niveau du territoire, la part la plus importante des actifs concerne la tranche d'âge 25 à 54 ans (66% des actifs).

Quant à la part des jeunes (15 -24 ans), le taux d'emploi est faible avec 8% des actifs.

FLUX EMPLOI CCHV



- Flux principal >100
- - - → Flux secondaire <100
- Poles urbains
- ◆ Zone d'activités



1 - Taux d'emploi (% de la population active) : rapport entre le nombre d'actifs ayant un emploi et la population active. La population active comprend la population ayant un emploi et les chômeurs.



Source : INSEE / Date de réalisation : Août 2023

III : Des flux scolaires essentiellement internes au territoire



Des flux scolaires majoritairement diffus

Les flux scolaires sur le territoire sont diffus en raison de leurs absences de la base de données INSEE, flux inférieurs à 100.

Bien que le territoire soit rattaché à la circonscription scolaire de Gérardmer, la commune de Vagney émet des flux scolaires vers la commune de Remiremont.

Taux de population scolarisée et taux d'emploi : la mobilité quotidienne, immobilisme et autonomie.

Le taux de scolarité des 2 ans et plus est disparate sur le territoire variant de 12 % à 23%.

La commune de Venton présente le taux de population le plus faible du territoire avec 12% de la population de plus de 2 ans scolarisé.

L'enjeu de la mobilité scolaire notamment à orienter vers les mobilités actives est possible dans de nombreuses communes en raison des équipements scolaires de niveaux primaire et élémentaire.

En ajoutant le taux d'emploi variant entre 32% et 46%, la CCHV présente entre 34% (Sapois) et 50% (Cornimont) de la population qui n'est ni scolarisée, ni active. Cette population présente un enjeu pour l'accès à l'emploi, l'autonomie des déplacements, etc.



ENJEUX IDENTIFIES

- 1 - Structurer l'offre de mobilité pour faciliter le report modal au sein des flux internes pour les pendulaires et scolaires
- 2 - Offrir une solution de mobilité aux populations non actives et non scolarisées (accès à l'emploi, aux services de proximité)

FLUX SCOLAIRES ORIGINE DESTINATION CCHV



Typologie des établissements scolaires

- Lycée
- Collège et Lycée
- Collège
- Ecole élémentaire
- Ecole primaire
- Ecole Maternelle

Pourcentage de la population scolarisée

- > 0,2
- De 0,15 à 0,2
- De 0,1 à 0,2
- < 0,1



Source : INSEE / Date de réalisation : Août 2023

III : GERARDMER, véritable centroïde pour les mobilités pendulaires



Gérardmer : pôle structurant du territoire

L'organisation des flux pendulaires se concentre majoritairement autour de la commune de Gérardmer qui capte de nombreux flux notamment auprès de communes voisines (Granges-Aumontzey et Xonrupt-Longemer). Ces deux communes représentent 58% des flux (principaux et secondaires) en direction de Gérardmer.

Des flux de secondaires rendant visible l'interaction entre Gérardmer et la CA de Saint-Dié-des-Vosges

Sortant de la base 100 de l'INSEE, les flux secondaires, nombre de déplacement compris entre 70 et 100, font émergés les interactions entre Gérardmer et deux communes de la CA de Saint-Dié-des-Vosges : Saint-Dié-des-Vosges et Anould.

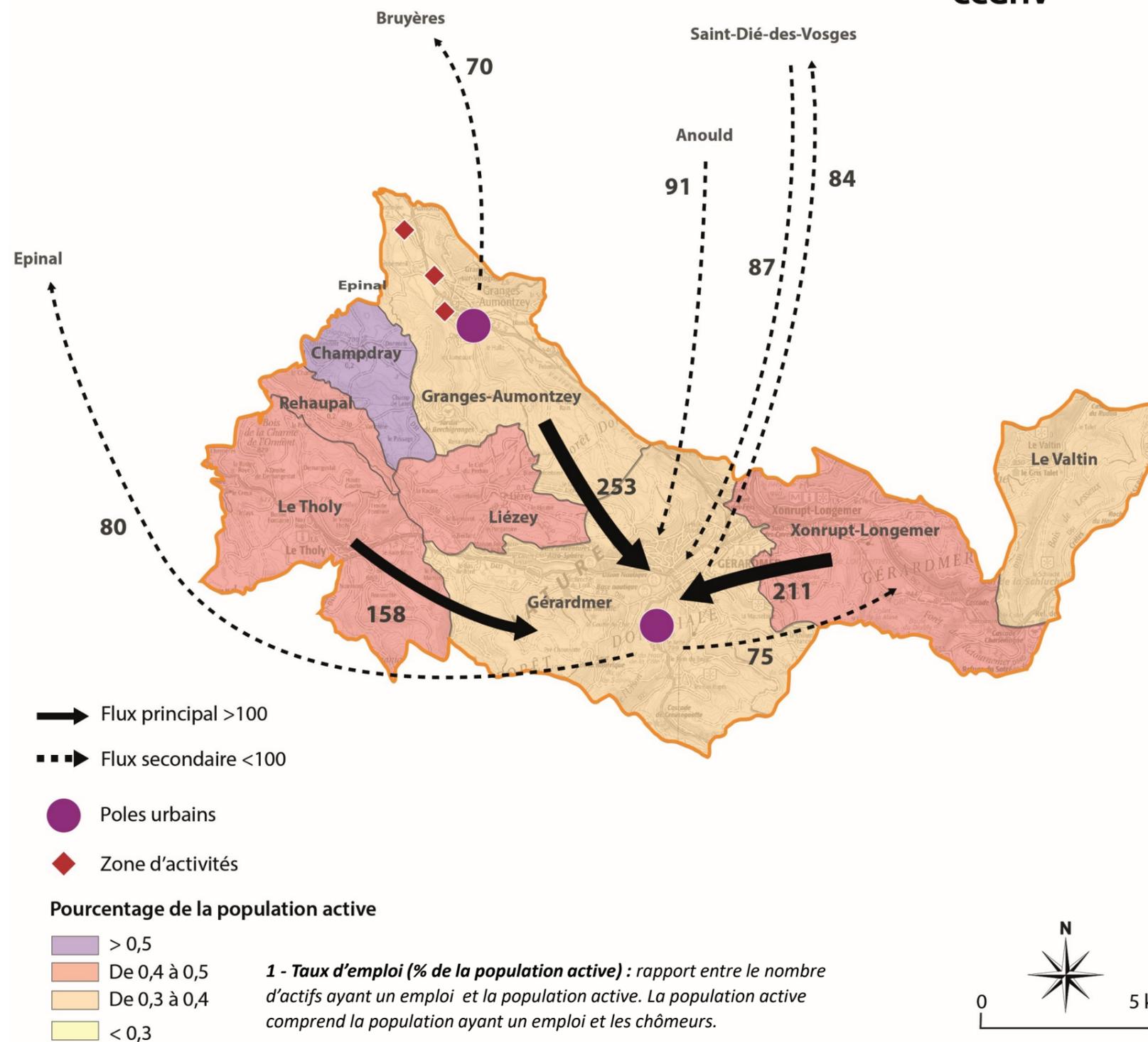
Analyse du taux d'emploi¹ (population active ayant un emploi)

Sur les 8 communes composant le territoire :

- 1 commune présente un taux de population active supérieure à 50% (Champdray)
- 4 communes présentent un taux compris entre 40% et 50%

Au niveau du territoire, la part la plus importante des actifs concerne la tranche d'âge 25 à 54 ans (63% des actifs). Quant à la part des jeunes (15 -24 ans), le taux d'emploi est faible avec 8% des actifs.

FLUX EMPLOI CCGHV



Source : INSEE / Date de réalisation : Août 2023

III : Liaisons scolaires, 1 sur 2 en lien avec GERARDMER

Gérardmer : pôle structurant du territoire

Au sein de la CCGHV, la commune de Gérardmer polarise une grande majorité des flux scolaires.

Au regard de la carte scolaire, la commune de Granges-Aumontzey (circonscription de Bruyères) est également tournée vers la commune de Gérardmer (pôle structurant du territoire).

Taux de population scolarisée et taux d'emploi : la mobilité quotidienne, immobilisme et autonomie.

Le niveau de scolarité de 2 ans et plus de la population est globalement homogène sur le territoire entre 12 % et 19%. Comparativement aux autres territoires, l'écart moyen du taux de la population scolarisée entre les communes est le plus important avec 4% (2% pour les autres territoires).

La commune de Gérardmer concentrant la majorité de l'offre scolaire notamment du collège au lycée, la question de la mobilité est au cœur des réflexions pour les dimensions suivantes :

- Importance des échanges avec Xonrupt-Longemer
- Les flux internes à la commune de Gérardmer.

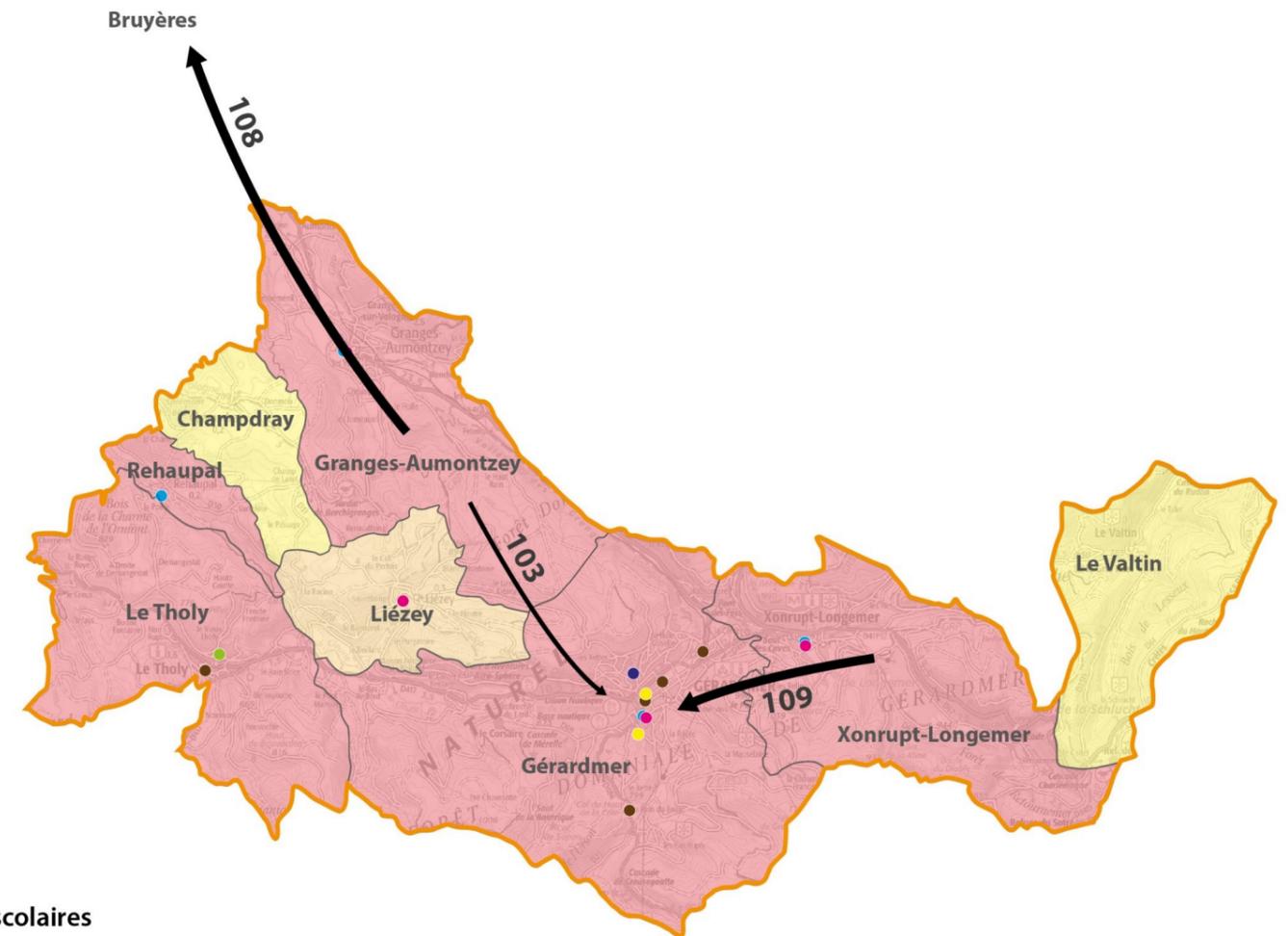
En ajoutant le taux d'emploi variant entre 33% et 55%, la CCGHV présente entre 37% (Champdray) et 60% (Le Valtin) de la population qui n'est ni scolarisée, ni active. Cette population présente un enjeu pour l'accès à l'emploi, autonomie des déplacements, etc.



ENJEUX IDENTIFIES

- 1 - Structurer l'offre de mobilité pour faciliter le report modal au sein des flux internes pour les pendulaires et scolaires
- 2 - Offrir une solution de mobilité aux populations non actives et non scolarisées (accès à l'emploi, aux services de proximité)

FLUX SCOLAIRES ORIGINE DESTINATION CCGHV



Typologie des établissements scolaires

- Lycée
- Collège et Lycée
- Collège
- Ecole élémentaire
- Ecole primaire
- Ecole Maternelle

Pourcentage de la population scolarisée

- > 0,2
- De 0,15 à 0,2
- De 0,1 à 0,2
- < 0,1



Source : INSEE / Date de réalisation : Août 2023

III : Demain, l'objectif d'un modèle touristique moins dépendant de l'automobile



Une offre touristique « nature » valorisant le patrimoine naturel et historique

Le territoire d'étude a vu ses flux touristiques augmenter significativement après la période Covid. La typologie de l'offre touristique est principalement orientée sur du tourisme « de Nature » avec :

- Des stations de ski
- Des itinéraires de randonnées pédestres et VTT
- Un territoire d'eau (lac, cascade, cours d'eau)
- Offre cure et thermes
- Territoire de Goût
- Patrimoine industrielle et textile

Mise en perspective

- Sur les 5 dernières années¹ :
- 4 touristes sur 10 déjà venu
 - 6 touristes sur 10 primo visiteurs

Des sites touristiques emblématiques

CCBHV	Hautes-Mynes - Le Thillot
CCBHV	Théâtre du Peuple - Bussang
CCBHV	Ballon d'Alsace - Saint-Maurice-sur-Moselle
CCBHV	Station de ski Larcenaire et station de ski Rouge Gazon
CCBHV	Ballon d'Alsace
CCBHV	Source de la Moselle

CCPVM	Stade des Perrey et Stade VTT de Remiremont
CCPVM	Site de Goût Val d'Ajol et Plombières-les-Bains
CCPVM	Cascade de Faymont
CCPVM	Base de loisirs - Remiremont
CCPVM	Les jardins en terrasse - Plombières-les-Bains
CCPVM	Centre-bourg de Remiremont

Une offre d'hébergement contrastée en fonction des territoires

CCPVM

Sur le territoire, il est recensé environ 300 hébergements de tous types (Chambre d'hôtes, Gîte, Hôtel, Camping, etc) dont l'offre principale est de l'hébergement meublés de tourisme classés / labellisés (85% de l'offre). Le territoire présente un label « station verte » sur 3 communes (Girmont-Val-d'Ajol, Plombières-les-Bains et Remiremont). Trois communes présentent une distinction concernant l'excellence de leur politique de tourisme :

- Commune classée tourisme : Remiremont et Le Val d'Ajol
- Station classée tourisme : Plombières-les-Bains

En 2021, les trois destinations d'hébergements sont :

- Le Val d'Ajol (+/- 18%)
- Plombières-les-Bains (+/- 22%)
- Remiremont (+/- 28%)

CCBHV

Sur le territoire, il est recensé environ 210 hébergements de tous types (Chambre d'hôtes, Gîte, Hôtel, Camping, etc) dont l'offre principale est de l'hébergement meublés de tourisme classés / labellisés (76% de l'offre). Trois communes présentent une distinction concernant l'excellence de leur politique de tourisme :

- Station labellisée « Station verte » : Bussang
- Commune classée tourisme : Remiremont et Le Val d'Ajol
- Station classée tourisme : Plombières-les-Bains

Des entrées aux territoires mais un réseau de mobilité limité dans son interconnexion

4 portes d'entrée sur le territoire :

- Gare SNCF de Remiremont
- Gare de Belfort
- Gare de Thann
- Aéroport de Saint-Louis

Au regard des interconnexions, la seule véritable porte d'entrée au territoire est la gare de Remiremont.

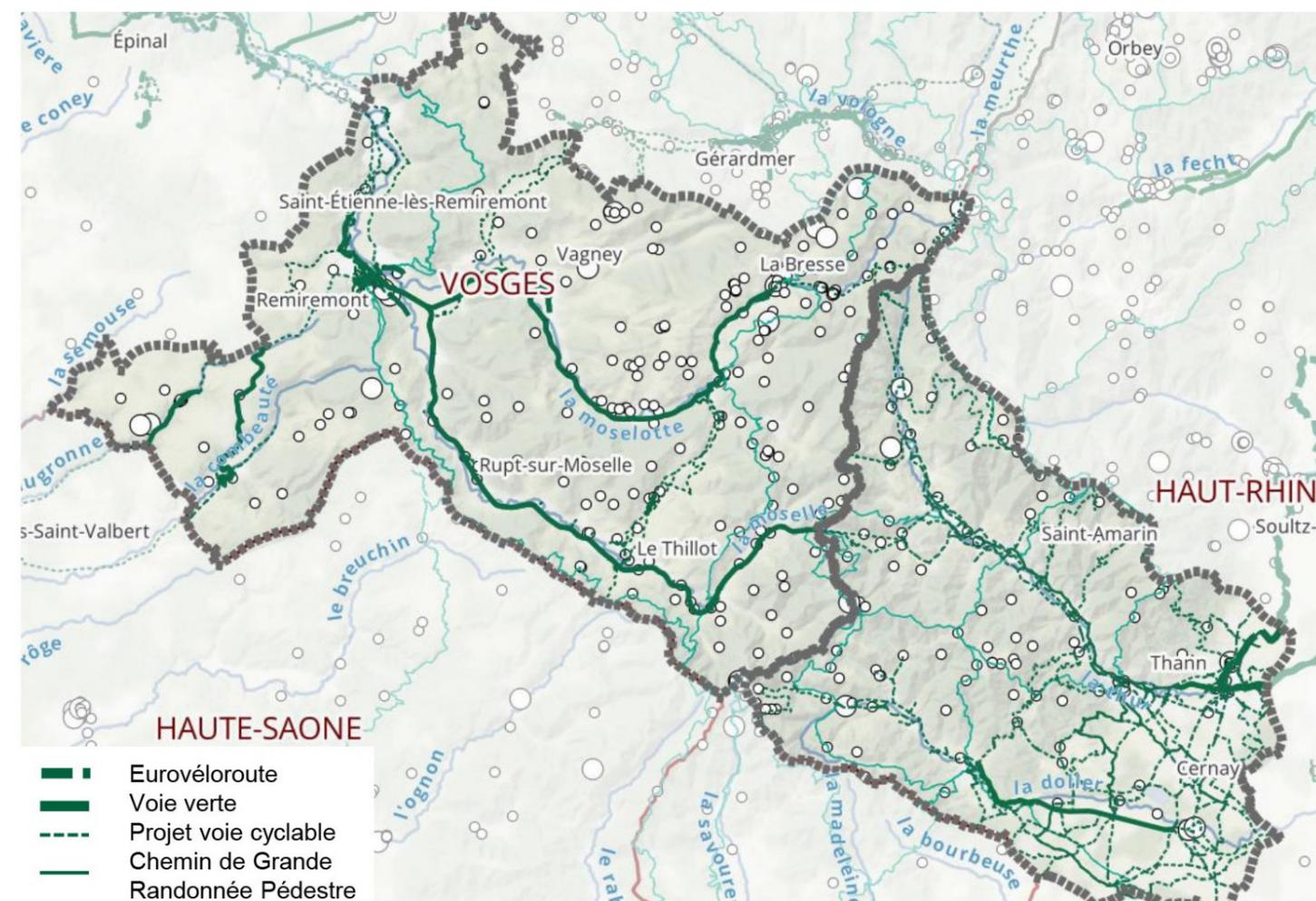
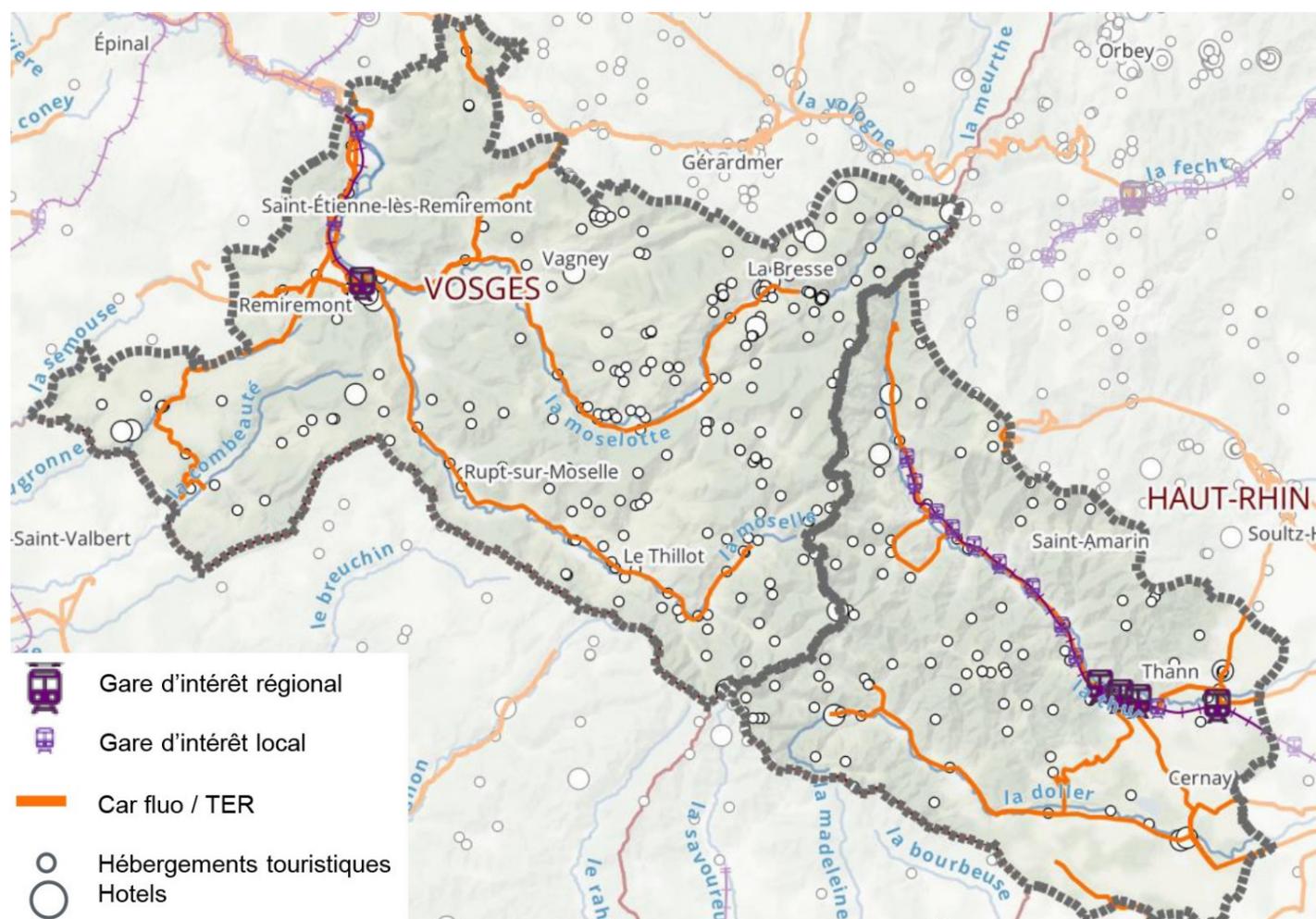
Une interconnexion en transport en commun limitée entre les territoires malgré la présence de sites de connexion :

- Ballon d'Alsace : navette de Belfort et navette hivernale + réseau routier diffusant vers les trois départements depuis les Vosges, le Haut Rhin et le territoire de Belfort
- Une offre de transport en commun saisonnière reliant des sites localisés sur les crêtes

Mise en perspective

- 88%¹ des visiteurs viennent en voiture pour aller dans les Vosges (contre 83% pour le Grand Est)
- 4%¹ en transport en commun (car + train)

III : Demain, l'objectif d'un modèle touristique moins dépendant de l'automobile



Source : Etude « Organiser la mobilité touristique vers et au sein des territoires des 2 PÉTR : Thur Doller / Remiremont et de ses vallées »

A RETENIR

- Offre d'hébergements diffuse sur le territoire mais avec des pôles regroupant une offre importante (Saint-Maurice-sur-Moselle, Bussang, Remiremont, Val d'Ajol, Plombières-les-Bains)
- Accessibilité confortable à ces derniers par le réseau départemental, le transport en commun et le vélo



ENJEUX IDENTIFIÉS

- 1 - Fort potentiel de report modal vers une mobilité décarbonée pour l'accès au territoire
- 2 - Connecter les pôles urbains aux sites naturels via une offre de mobilité décarbonée
- 3 - Permettre à l'emploi saisonnier (notamment jeune) une offre de mobilité

III : Demain, l'objectif d'un modèle touristique moins dépendant de l'automobile

Des sites touristiques identifiés

Le territoire d'étude a vu ses flux touristiques augmenter significativement après la période Covid. La typologie de l'offre touristique est principalement orientée sur du tourisme «de Nature » avec :

- Des stations de ski
- Des stations de ski de fond
- Des itinéraires de randonnées
- Un territoire d'eau (lac, cascade, cours d'eau)
- Un patrimoine industriel et textile

Mise en perspective

- Sur les 5 dernières années¹ :
- **4 touristes sur 10 déjà venu**
 - **6 touristes sur 10 primo visiteurs**

Des sites touristiques emblématiques

CCHV	Lac des Corbeaux
CCHV	Sommet du Hohneck
CCHV	Le Haut du Tot
CCHV	Station de ski Lispach et Hohneck – La Bresse
CCHV	Gorges de Crosery
CCHV	Route des Crêtes

CCGHV	Lac de Longemer et lac de Gérardmer
CCGHV	Tour de Mérelle
CCGHV	Les cascades de Tendon
CCGHV	Station de ski Gérardmer Mauselaine et de la Schlucht
CCGHV	Sommet de la Schlucht
CCGHV	LINVOSGES

Une offre d'hébergement contrastée en fonction des territoires

CCHV

Sur le territoire, il est recensé environ 340 hébergements de tous types (Chambre d'hôtes, Gîte, Hôtel, Appartement, etc.) dont l'offre principale est de l'hébergement meublés de tourisme classés / labellisés (75% de l'offre).

Quatre communes présentent une distinction concernant l'excellence de leur politique de tourisme :

- Station labellisée « Famille Plus » : La Bresse
- Station labellisée « Station verte » : Cornimont, La Bresse et Saulxures-sur-Moselotte
- Station classée tourisme : La Bresse et Ventron

CCGHV

Sur le territoire, il est recensé environ 465 hébergements de tous types (Chambre d'hôtes, Gîte, Hôtel, Appartement, etc.) dont l'offre principale est de l'hébergement meublés de tourisme classés / labellisés (80% de l'offre). Deux communes présentent une distinction concernant l'excellence de leur politique de tourisme :

- Station labellisée « Famille Plus » : Gérardmer et Xonrupt-Longemer
- Commune classée tourisme : Xonrupt-Longemer
- Station classée tourisme : Gérardmer

Mise en perspective

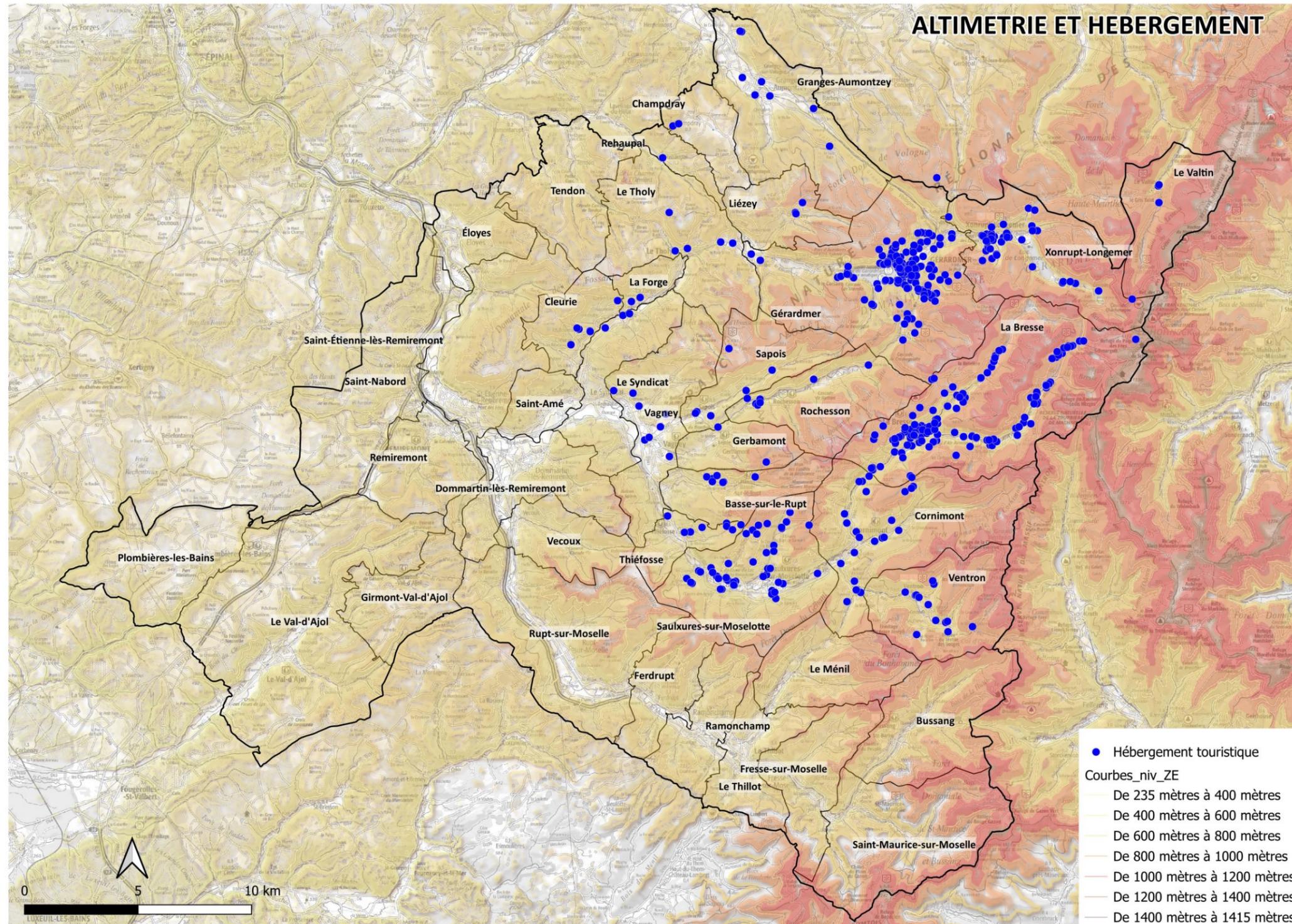
- 88%¹ des visiteurs viennent en voiture pour aller dans les Vosges (contre 83% pour le Grand Est)
- 4%¹ en transport en commun (car + train)

Fréquentation des stations de ski

EPCI	Domaine	Saison 2017/2018 (Nb skieurs commercialisés)	Saison 2021/2022 (Nb skieurs commercialisés)
CCHV	La Bresse – Hohneck	404 600	395 629
CCHV	La Bresse – Lispach	45 774	51 634
CCGHV	Gérardmer – La Mauselaine	232 860	243 668
CCGHV	Gérardmer – Les Bas-Rupts	14 048	20 809
CCGHV	Xonrupt – Le Poli	1 710	160
CCGHV	Le Valtin – La Schlucht	9 218	7 667

Une fréquentation globalement en baisse entre la saison 2017/2018 et 2021/2022, excepté pour la station Gérardmer La Mauselaine.

III : Demain, l'objectif d'un modèle touristique moins dépendant de l'automobile



Source : Offices du tourisme CCHV et CCGHV / Date de réalisation : Août 2023

A RETENIR

- Majorité des hébergements localisée à Gérardmer et La Bresse
- Accessibilité confortable à ces derniers par le réseau départemental
- Hébergements localisés en fond de vallée
- 88% des touristes utilisent l'automobile pour venir dans les Vosges
- 4% des touristes utilisent les transports en commun pour venir dans les Vosges
- 4 touristes sur 10 sont déjà venus dans les Vosges lors des dernières années



ENJEU IDENTIFIE

- 1** - Fort potentiel de report modal vers une mobilité décarbonée pour l'accès au territoire



IV - OFFRES ET SERVICES : L'ETAT DES LIEUX

"L'imagination est le mode de déplacement le plus rapide"



Jean MOREL
Poète français, 1539 - 1633

IV : Le maillage routier, véritable atout du territoire pour la multimodalité sur le réseau secondaire



Caractéristiques du réseau routier

Aucune route du secteur n'est définie en Route à Grande Circulation (RGC). En revanche, toutes les routes de catégorie 1 et 2 sont définies en Route à Caractère Prioritaire (RCP) et Route à Vocation Economique (RVE).

Concernant les Transports Exceptionnels, seules les routes nationales (57 et 66) et les routes départementales de catégorie 1 et 2 sont concernées par leur circulation.

Le relief du massif vosgien contraint l'ouverture du territoire vers la plaine Alsacienne qui s'effectue principalement par 4 cols : du Sud au Nord : de Bussang 727m, d'Oderen 884 m, de Bramont 955 m, de La Schlucht 1 139 m.

Réseau routier organisé autour de 5 niveaux hiérarchiques

1^{er} Niveau

Le réseau National est localisé en fond de vallée de la Moselle permettant l'irrigation du territoire depuis les autoroutes et les grandes agglomérations environnantes (Epinal, Luxeuil-les-Bains, Mulhouse) sur un axe Nord-Sud.

2^{ème} Niveau

Le réseau structurant départemental est localisé en fond de vallée (Moselle, Moselotte, Cleurie), du plateau de la Vôge et permettent l'irrigation du territoire depuis les grandes agglomérations environnantes (Epinal, Saint-Dié les Vosges, Belfort, Colmar), localisées au Sud, au Nord et à l'Est.

3^{ème} Niveau et 4^{ème} Niveau

Les réseaux secondaires et tertiaires départementaux permettent les liaisons transversales entre les communes par les secteurs montagneux.

5^{ème} Niveau

Le réseau quaternaire sert exclusivement à la desserte des bourgs isolés.

Charge trafic : élément clé de la mixité des modes

Trafic sur le réseau national :

- 25 540 véh./j sur la RN 57 au Nord de Remiremont
- 11 300 véh./j sur la RN 57 au Sud de Remiremont
- 7 230 véh./j sur la RN 66 au niveau de Vecoux

Trafic sur le réseau départemental structurant - Catégorie 1 :

- 14 100 véh./j sur la RD 417 entre Remiremont et St Amé
- Entre 6 100 et 8 500 véh./j entre St Amé et Gérardmer
- Entre 5 100 et 6 700 véh./j sur la RD 43 et la RD 486 entre St Amé et La Bresse

Trafic sur le réseau départemental de catégorie 2 : trafic compris entre 2 000 et 4 000 véh./j

Trafic sur le réseau départemental de catégorie 3 : trafic compris entre 900 et 3 000 véh./j

Trafic sur le réseau départemental de catégorie 4 : trafic < 1 000 véh./j (sauf exception : RD 34 à Basse-sur-le-Rupt : 2 910 véh./j qui doit constituer un itinéraire de shunt à la RD 486 entre Vagney et La Bresse).



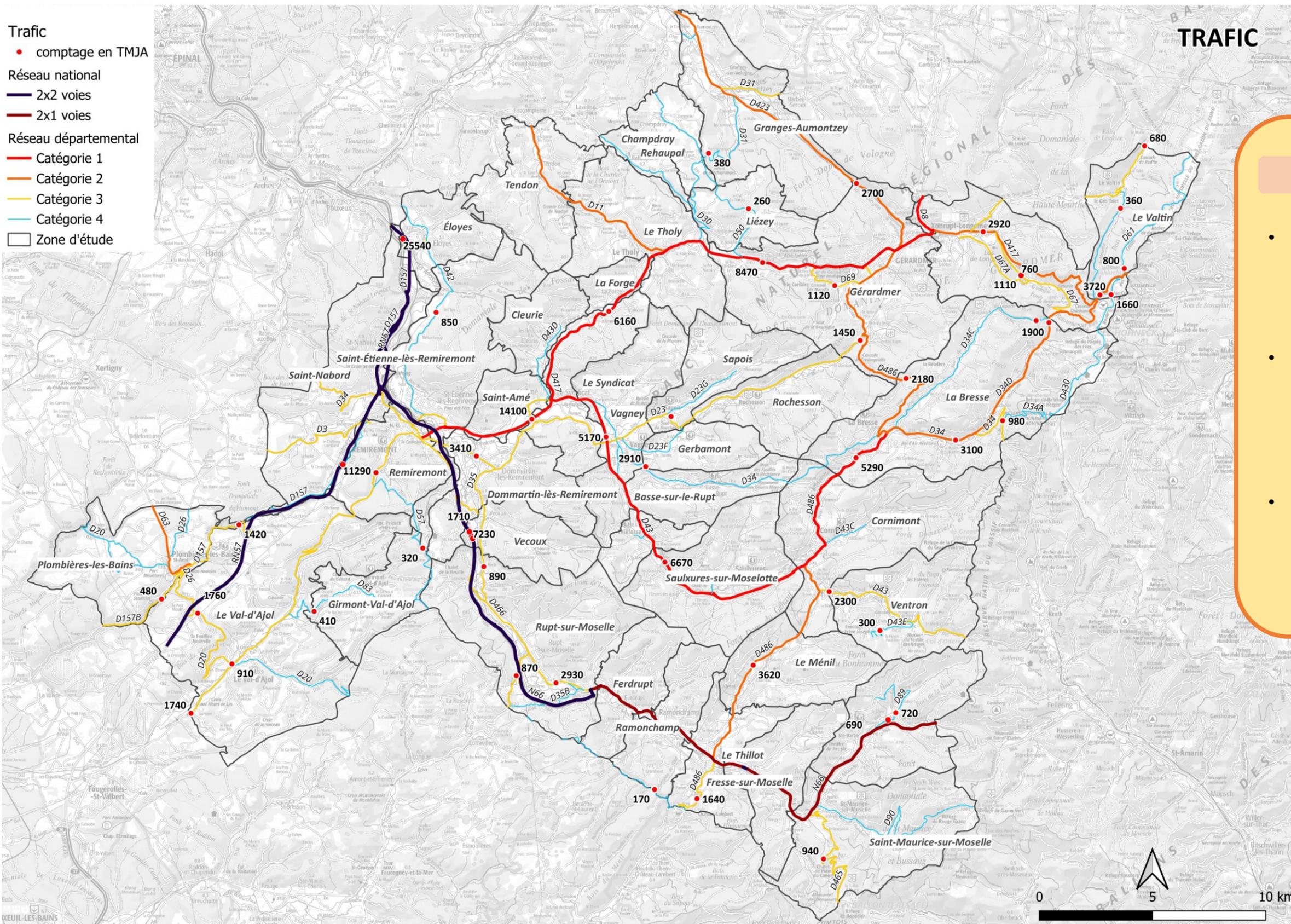
ENJEUX IDENTIFIES

- 1 - Organiser la multimodalité sur les axes présentant un trafic < 4000 véh./jour**
- 2 - Sécuriser les traversées des communes pour rejoindre les itinéraires cycles structurants (Voie Verte)**

IV : Le maillage routier, véritable atout du territoire pour la multimodalité sur le réseau secondaire



- Trafic**
- comptage en TMJA
- Réseau national**
- 2x2 voies
 - 2x1 voies
- Réseau départemental**
- Catégorie 1
 - Catégorie 2
 - Catégorie 3
 - Catégorie 4
 - Zone d'étude



A RETENIR

- Liaison vers la plaine d'Alsace contrainte par le franchissement de 4 cols
- Transport exceptionnels accueillis sur le réseau national et départementale de catégorie 1 et 2
- Majorité des axes routiers accueille moins de 4 000 véh./jour (seuil propice à la mixité des usages)

Source : Département des Vosges / Date de réalisation : Août 2023

IV : Viabilité hivernale ou l'importance du niveau de service pour les futures liaisons multimodales

En termes de viabilité hivernale, le niveau de service détermine les interventions destinées à conserver les conditions d'usage des routes à un niveau normal. Sur la zone d'étude, il permet notamment de déterminer les priorités de déneigement en période hivernale.

- **N2** : réseau traité prioritairement (le déneigement se fait en priorité sur ces itinéraires)
- **N3** : réseau traité après le N2
- **N4** : réseau traité après le N2 et N3
- **N5** : réseau non traité (non déneigé non salé)

Le niveau de déneigement prioritaire (N2) concerne globalement toutes les routes départementales de 1^{ère} et 2^{ème} catégorie, à l'exception de la RD34D entre La Bresse et Xonrupt et de la RD 417 qui contourne Xonrupt-Longemer (classées en 2^{ème} catégorie mais avec un niveau de service N3).

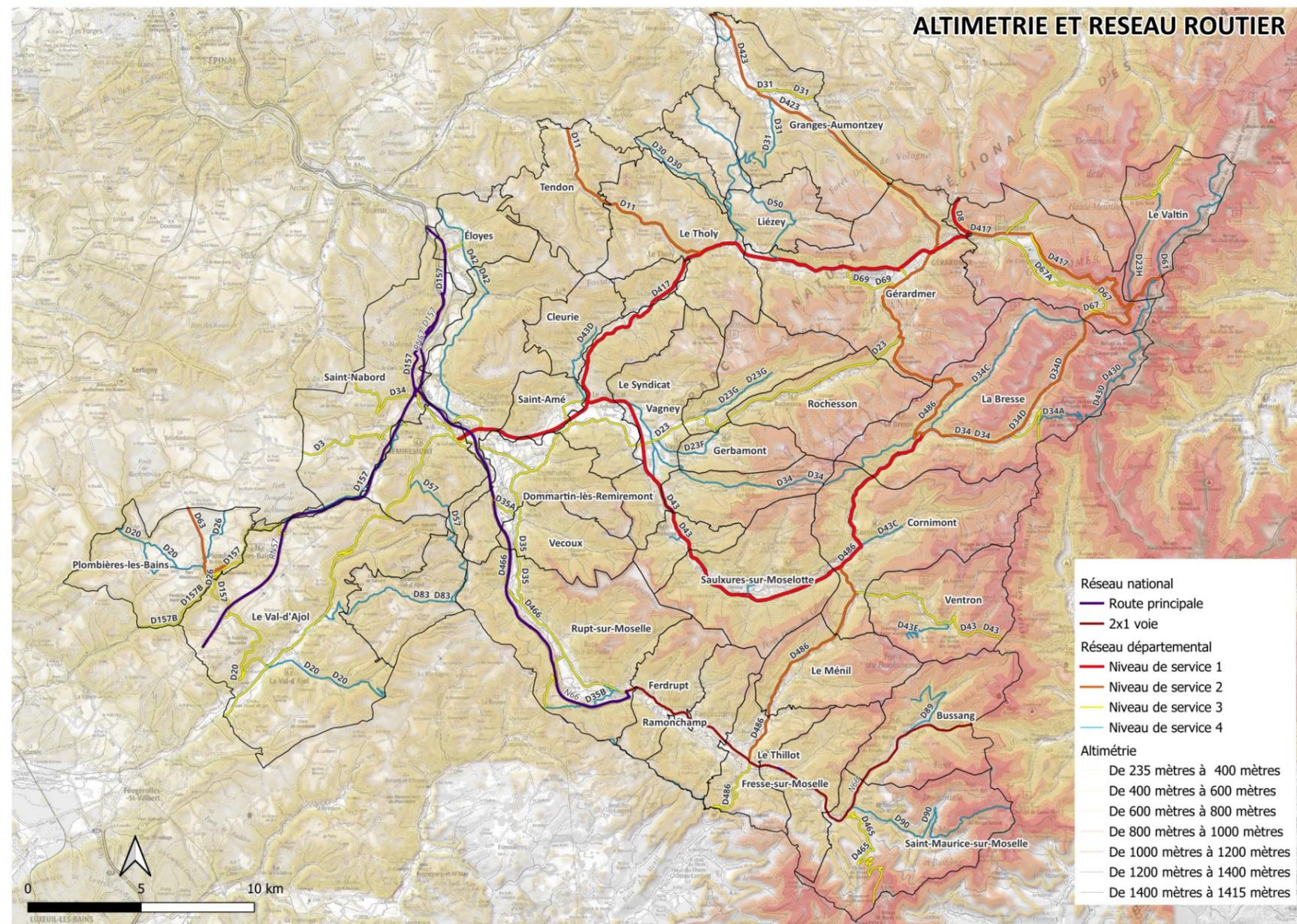
A noter, pendant la période hivernale, la fermeture de la Route des Crêtes :

- RD430 depuis le Hohneck jusqu'au Markstein au Sud,
- RD61 depuis le Col de la Schlucht jusqu'au Lac Blanc au Nord



Absence de déneigement de la voie verte des Hautes Vosges afin de favoriser la pratique du ski de fond.

Accès restreint de la route des Crêtes (fermeture en hiver).



Source : Département des Vosges / Date de réalisation : Août 2023



ENJEU IDENTIFIE

- 1 - Adapter la viabilité hivernale sur les axes identifiés comme support multimodalité

IV : Viabilité hivernale ou l'importance du niveau de service pour les futures liaisons multimodales



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



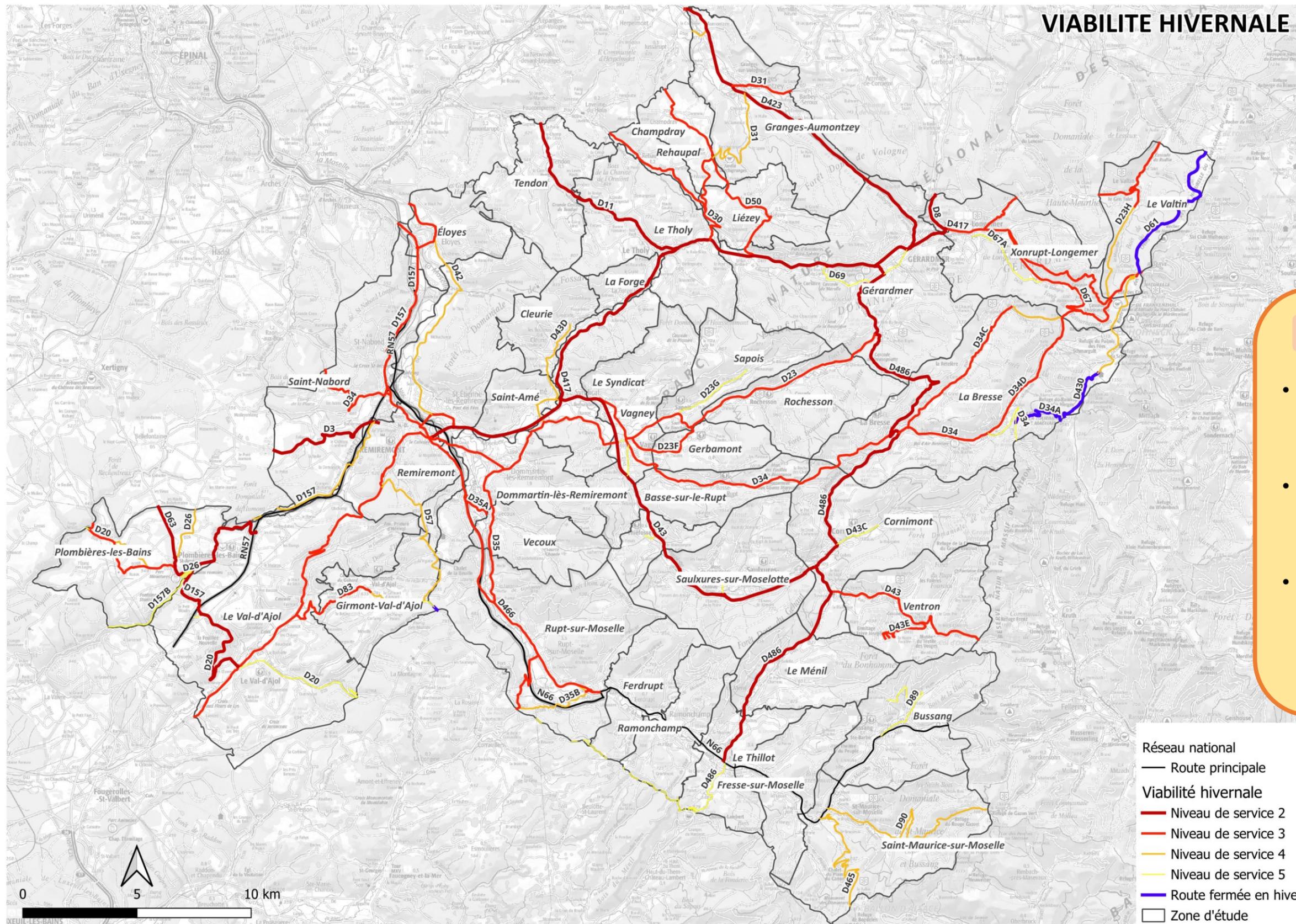
Communauté
des Ballons des Hautes Vosges



HAUTES
VOSGES
communauté
de communes



Gérardmer
Hautes Vosges
Communauté de Communes



A RETENIR

- Fermeture de 2 routes départementales (Route des Crêtes et la RD61)
- RD34D et RD417 seuls axes à profiter d'un niveau de priorité 2)
- Voie Verte des Hautes Vosges non déneigée pour favoriser la pratique du ski de fond

Source : Département des Vosges / Date de réalisation : Août 2023

IV : Une offre de transport en commun sectorisée en fond de vallée, à interconnecter désormais



Au sein du territoire d'étude, l'offre de transport en commun est davantage tournée sur la desserte des établissements scolaires avec 96 lignes et 9 lignes pour le quotidien, ouverte également aux publics scolaires.

Une offre saisonnière vient étoffer cette dernière permettant d'élargir la desserte d'équipements touristiques (station de ski, site naturel).

Une desserte du territoire en transport en commun portée par le bus

Sous les directives de l'AOM régionale, 9 lignes de transport en commun « bus » sillonnent le territoire et sont gérées par deux exploitants :

Région via le réseau FLUO

- 1A
- 1B
- 1C
- 6
- 17
- 28
- 29

Lignes	Nbr Arrêts
Ligne 1A	13
Ligne 1B	19
Ligne 1C	7
Ligne 6	9
Ligne 8	19
Ligne 9	19
Ligne 17	4
Ligne 28	12
Ligne 29	10



PERCEPTION

Nombre d'arrêts trop important et nuisant à l'attractivité surtout au sein d'une même commune

*Particularité de ces lignes, la mixité des usages pour la mobilité pendulaire, loisirs et scolaire.

La SNCF

- Ter 8
- Ter 9

Lignes	Nbr Arrêts
Ligne Ter 8	19
Ligne Ter 9	19



Réintégration des lignes TER au réseau Fluo 88 Car (mise en concurrence lors de l'automne 2023)

Une liaison ferroviaire reliant Nancy à Remiremont complète le tableau. Cette ligne est support du réseau régional (Fluo Ter) et national (4 TGV/jour).

Le territoire compte 3 gares : Remiremont, Saint-Nabord et Eloyes. Seule la gare de Remiremont accueille le TGV.

Offre complémentaire de la desserte urbaine sous forme de navette

Une offre a été mise en place par les EPCI pour pallier le réseau départemental sur 2 communes :

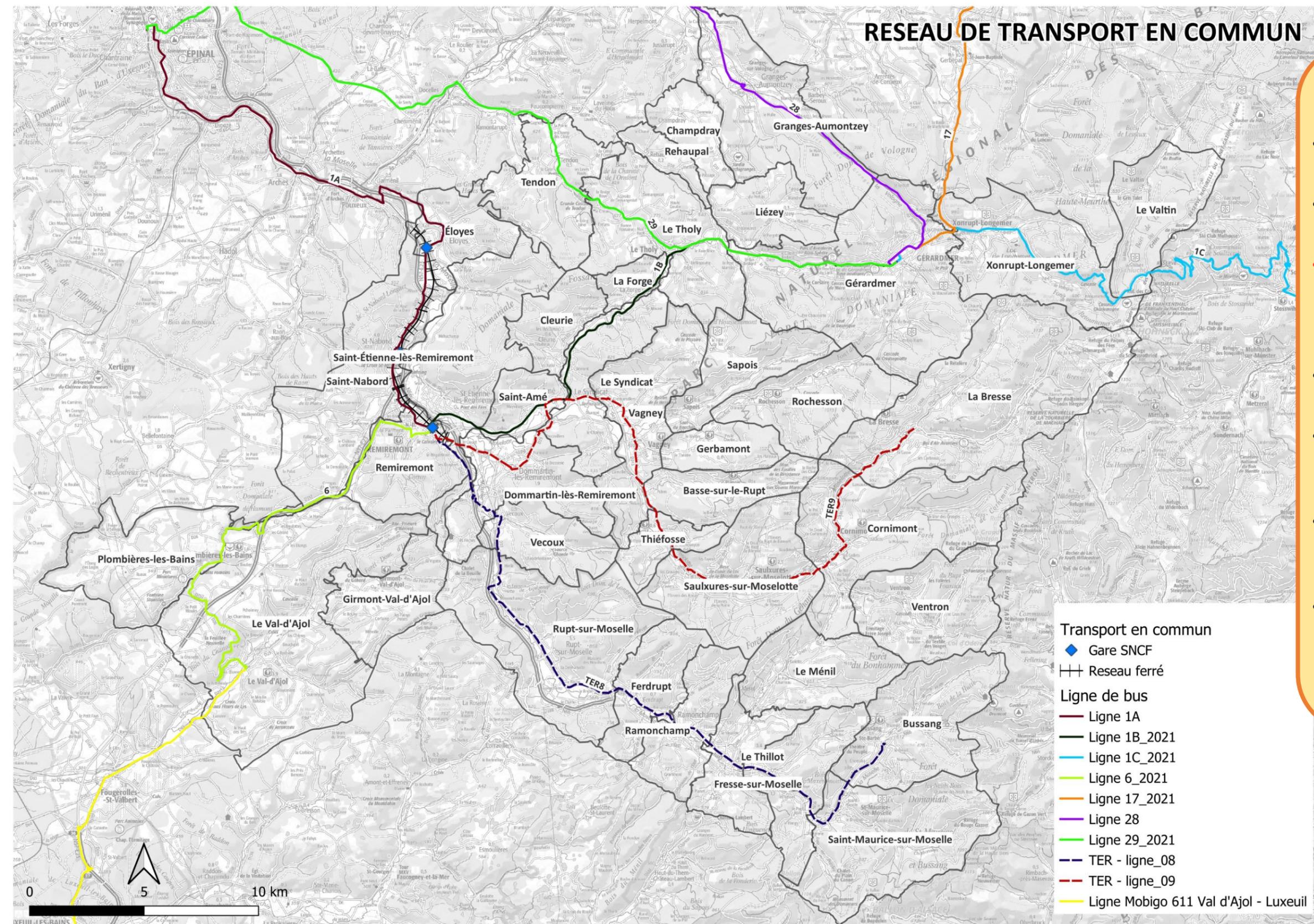
- Navette solidaire à Remiremont
- Navette à Gérardmer

Et un transport à la demande desservant 6 communes du territoire de la CCHV : Ventron, Cornimont, La Bresse, Thiéfosse, Saulxures-sur-Moselotte et Vagney

Au sein du territoire d'étude, la desserte scolaire est organisée en 4 secteurs :

- **Secteur Gérardmer : desserte des établissements de Le Tholy et de Gérardmer**
 - 15 lignes desservant les communes et 4 lignes reliant des communes voisines
 - 2 lignes scolaires circulant uniquement dans la commune de Gérardmer
 - 1 ligne scolaire circulant uniquement dans la commune de Le Tholy
 - 1 ligne scolaire circulant uniquement dans la commune de Granges Aumontzey
 - Dessert les communes de la CCGHV et de la CCHV (Cornimont, La Bresse, Le Syndicat, Cleurie)
- **Secteur Ballons des Hautes Vosges : desserte des établissements de Rupt-sur-Moselle, de le Thillot et de Remiremont depuis la vallée de la Moselle**
 - 12 lignes desservant les communes et 4 lignes reliant des communes voisines
 - 1 ligne scolaire circulant uniquement dans la commune de Rupt-sur-Moselle
 - Dessert les communes de la CCPVM (Remiremont) et de la CCHV (La Bresse, Cornimont)
- **Secteur de Remiremont : desserte des établissements de Plombières-les-bains, du Val d'Ajol, d'Eloyes et de Remiremont**
 - 23 lignes desservant les communes et 16 lignes reliant des communes voisines
 - 4 lignes scolaires circulant uniquement dans la commune de Saint-Nabord
 - 2 lignes scolaires circulant uniquement dans la commune de Remiremont
 - 1 ligne scolaire circulant uniquement dans la commune du Val d'Ajol
 - 1 ligne scolaire circulant uniquement dans la commune de Saint-Etienne-lès-Remiremont
 - 1 ligne scolaire circulant uniquement dans la commune de Saint-Amé
- **Secteur de Vagney, Cornimont : desserte des établissements de Vagney, Cornimont et Remiremont depuis la vallée de la Moselotte**
 - 24 lignes desservant les communes et 16 lignes reliant des communes voisines
 - 2 lignes scolaires circulant uniquement dans la commune de Le Syndicat
 - 2 lignes scolaires circulant uniquement dans la commune de Cornimont
 - 1 ligne scolaire circulant uniquement dans la commune de Basse-sur-le-Rupt
 - 1 ligne scolaire circulant uniquement dans la commune de Vagney
 - 1 ligne scolaire circulant uniquement dans la commune de Ventron
 - 1 ligne scolaire circulant uniquement dans la commune de Saint-Amé

IV : Une offre de transport en commun sectorisée en fond de vallée, à interconnecter désormais



A RETENIR

- Réseau de transport en commun sectorisé en fond de vallée
- Absence de connexion entre les vallées (Moselotte, Moselle)
- Nombre moyen d'arrêts, car sur le territoire (toutes lignes confondues) est de 14 (nuit à l'attractivité des lignes)
- Absence de liaison entre 2 pôles d'emploi (la Bresse et Gérardmer)
- Réseau principalement orienté pour le public scolaire avec 96 lignes
- 2 Navettes urbaines dans les communes de Remiremont et Gérardmer
- 1 ligne de transport en commun au sein de la CCHV reliant 6 communes du territoire

Source : Région Grand Est / Date de réalisation : Août 2023

IV : Un Hub de mobilité existant mais à améliorer (visibilité et lisibilité) à Remiremont



Composition du Pôle d'échanges Multimodale (PEM)

PÔLE FERROVIAIRE d'intérêt départemental, régional et national

Une offre ferroviaire à 2 échelles :

- Régionale : Ligne Nancy-Remiremont*
 - 30 trains par jour
 - 809 montées et descentes journalières (5^{ème} gare en termes de fréquentation de la ligne* sur 17)
- Nationale : Ligne TGV Remiremont – Paris
 - 2 allers-retours par jour en direct

Le pôle est composé également :

- D'un espace de vente
- D'une aire d'attente
- D'un espace « dépose-minute »
- De 3 places réservées aux Taxis
- D'un arrêt covoiturage
- D'un espace de stationnement vélo

PÔLE GARE ROUTIÈRE d'intérêt départemental

La gare routière est composée de 8 quais pour :

3 Lignes de bus Fluo

- 1A : Epinal - Remiremont
- 1B : Gérardmer - Remiremont
- 6 : Le Val d'Ajol - Remiremont

2 Lignes Ter Fluo

- Bussang - Remiremont
- La Bresse – Remiremont

Le pôle est composé également :

- D'un espace de vente
- D'une aire d'attente
- D'un espace de stationnement
- D'un espace de stationnement vélo

Aire de chalandise et potentiel de report modal

Il est mesuré l'aire de chalandise en fonction de deux modes (voir carte page suivante) :

1. Voiture en prenant en compte 3 durées de déplacements :

- 5 min : zone potentielle de report modal vers du mode actif (marche, vélo, trottinette)
- 15 min : zone potentielle de report vers le transport en commun ou vélo (périmètre pouvant faire l'objet d'une étude de parking de rabattement)
- 30 min : secteur impliquant l'utilisation de la voiture

2. Piétonne : en prenant en compte 2 durées de déplacements :

- 8 min : zone prioritaire pour la promotion de la marche
- 16 min : zone potentielle de report vers le transport en commun ou vélo

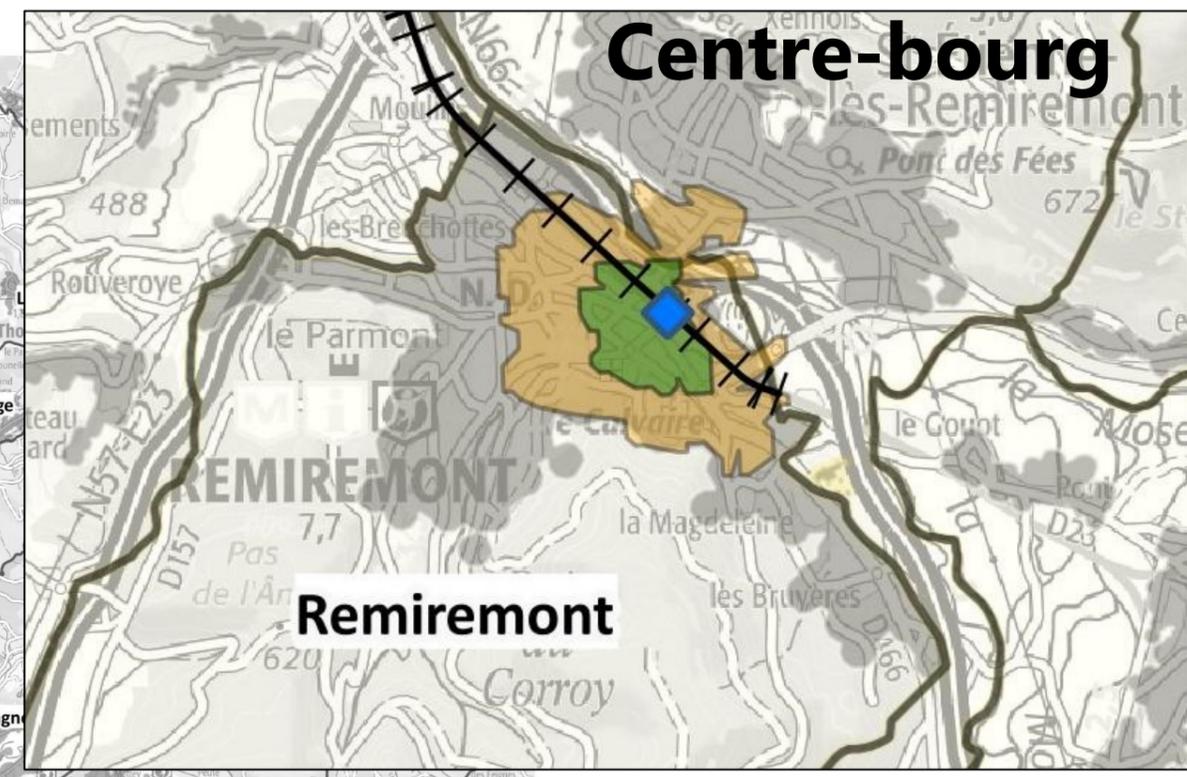
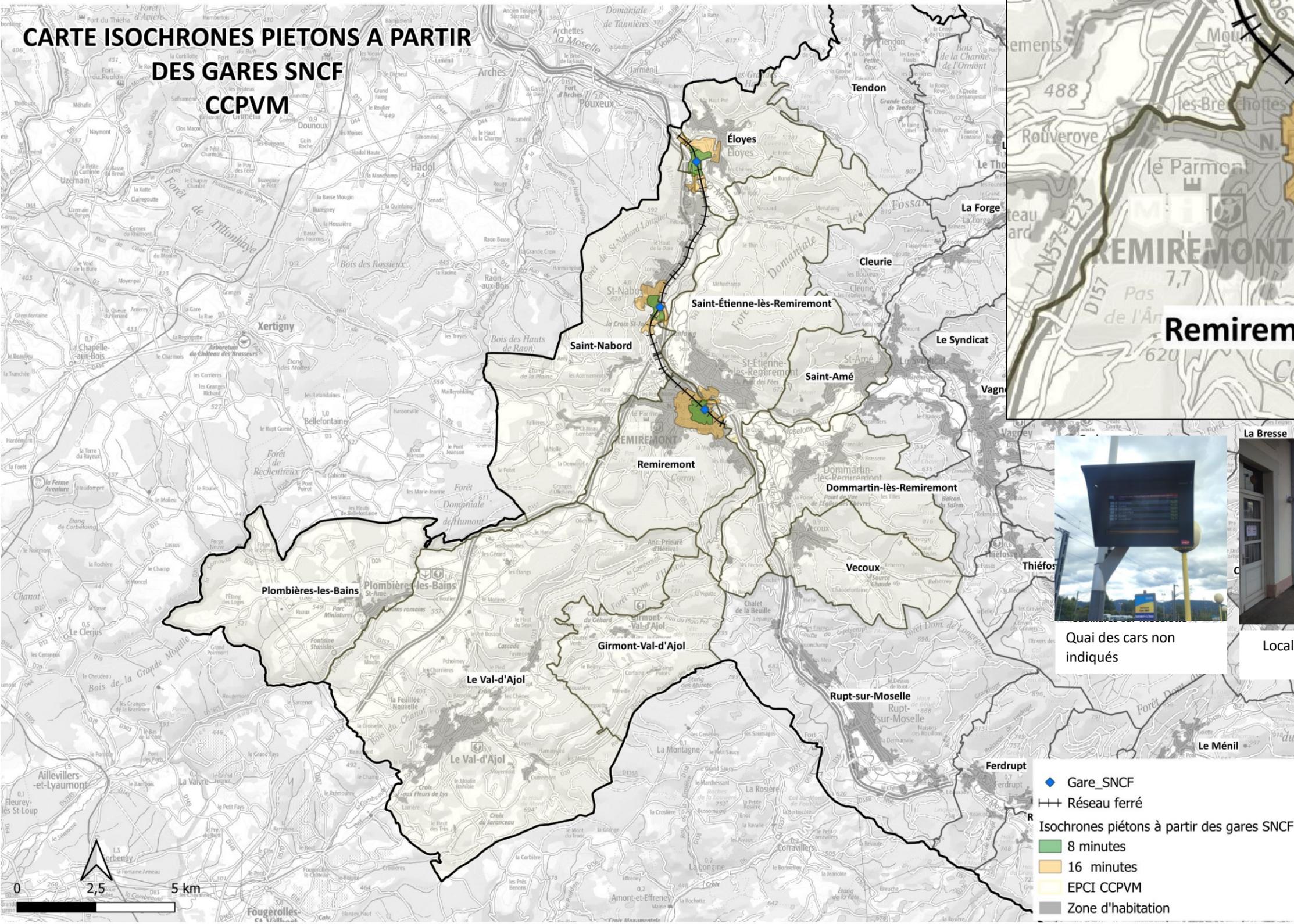
Points faibles identifiés :

- Absence de visibilité du stationnement vélo, côté parking de service et localisation du jalonnement non judicieux (en sortie de hall gare et sur quai)
- Absence de jalonnement du stationnement vélo de la gare routière
- Lisibilité moyenne des informations pour trouver le quai du car (pôle routier) bien qu'un affichage électronique soit présent
- Espace touristique encore jalonné alors que ce dernier est fermé (espace vide)

Potentiel de :

- Rabattement des habitants, des actifs et des touristes vers du mode actif (marche ou vélo)
- Développement d'une offre de transport en commun (à l'échelle de la communauté de communes)
- Développement d'une offre de parking de rabattement à proximité du centre-ville et du Hub

IV : Un Hub de mobilité existant mais à améliorer (visibilité et lisibilité) à Remiremont



Quai des cars non indiqués



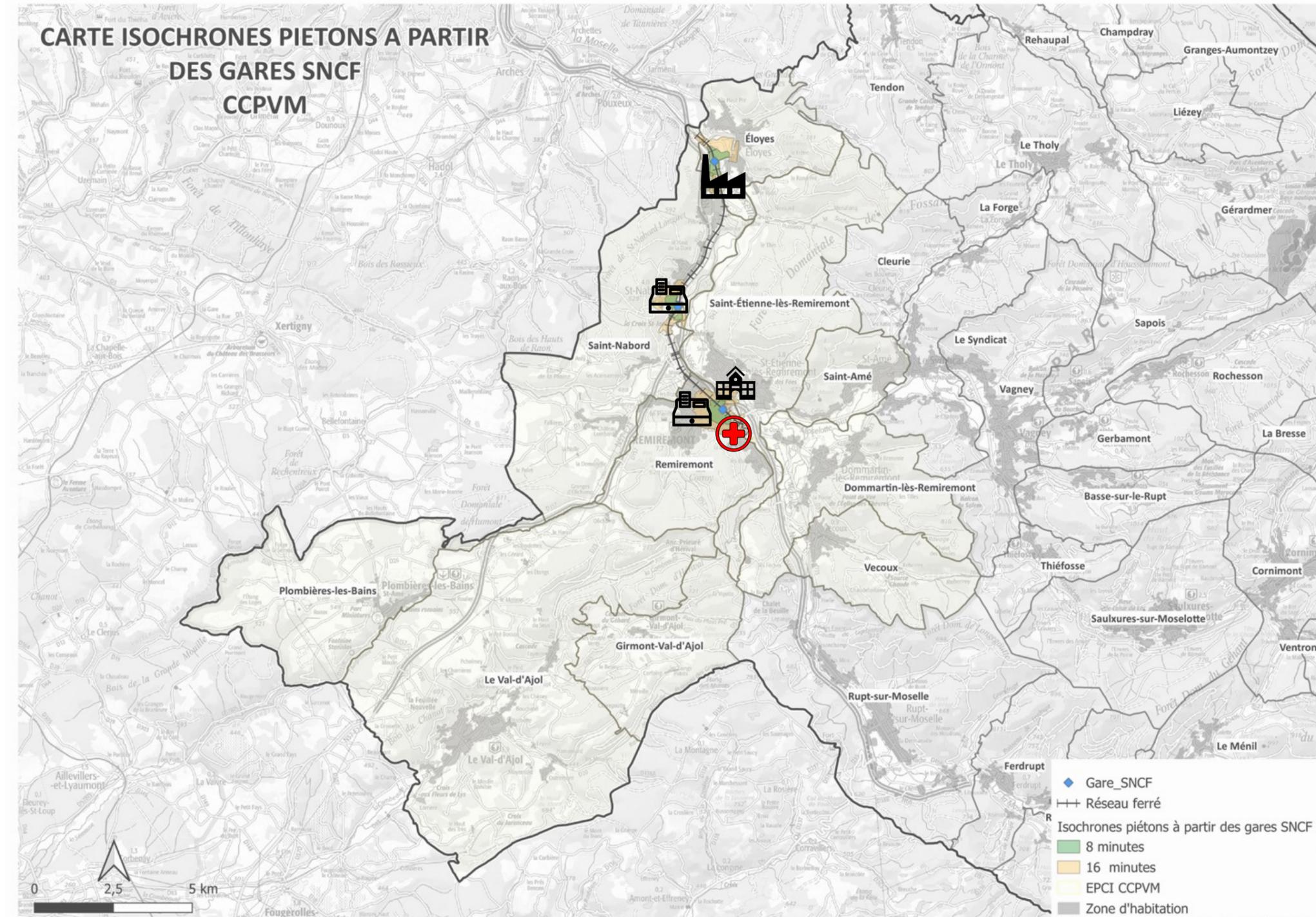
Localisation peu pertinente du jalonnement du stationnement en gare



Espace touristique jalonné mais fermé (septembre 2023)

Source : Région Grand Est / Date de réalisation : Août 2023

IV : La marchabilité au 1/4 d'heure à partir des pôles gares ferroviaires



Source : Région Grand Est / Date de réalisation : Août 2023

Pôles générateurs



COMMERCES

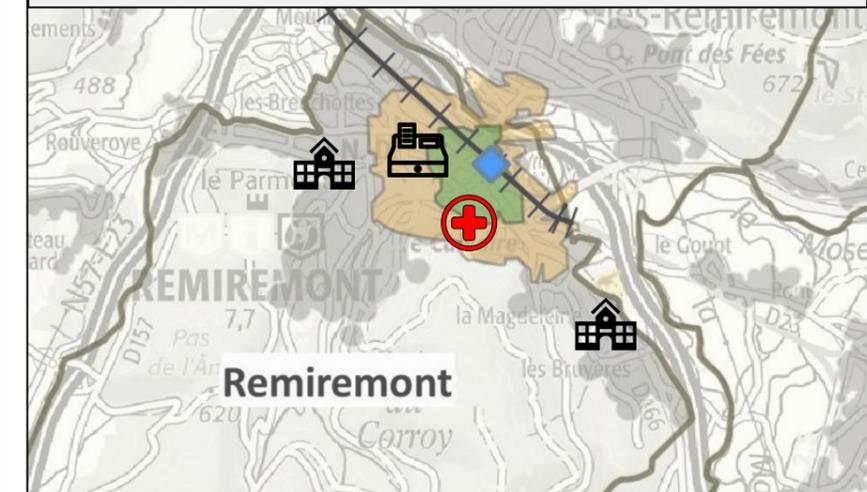
ECOLES

HÔPITAUX

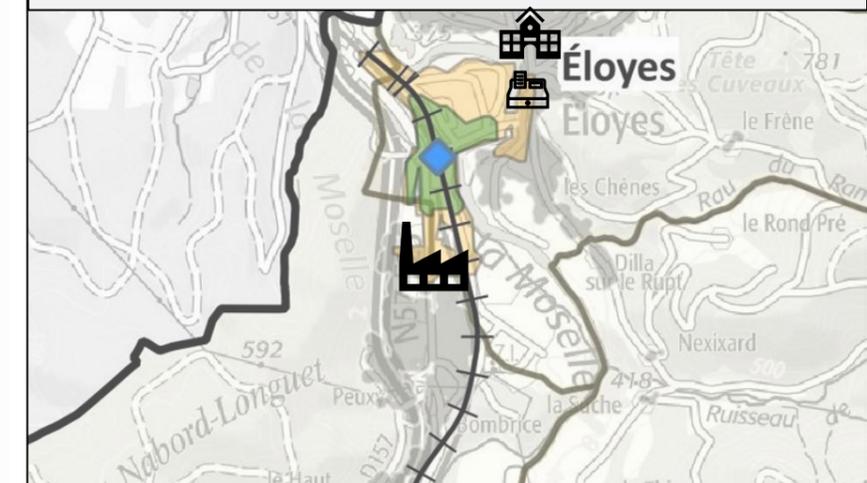
INDUSTRIE



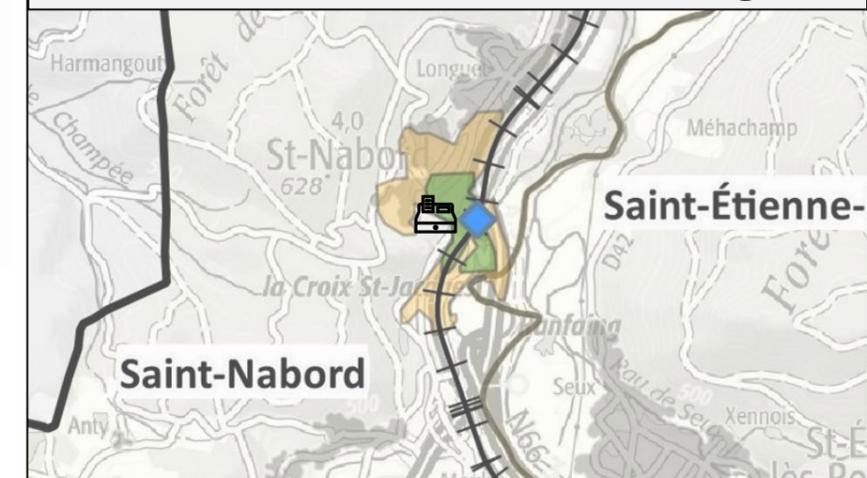
Marchabilité du Centre-bourg



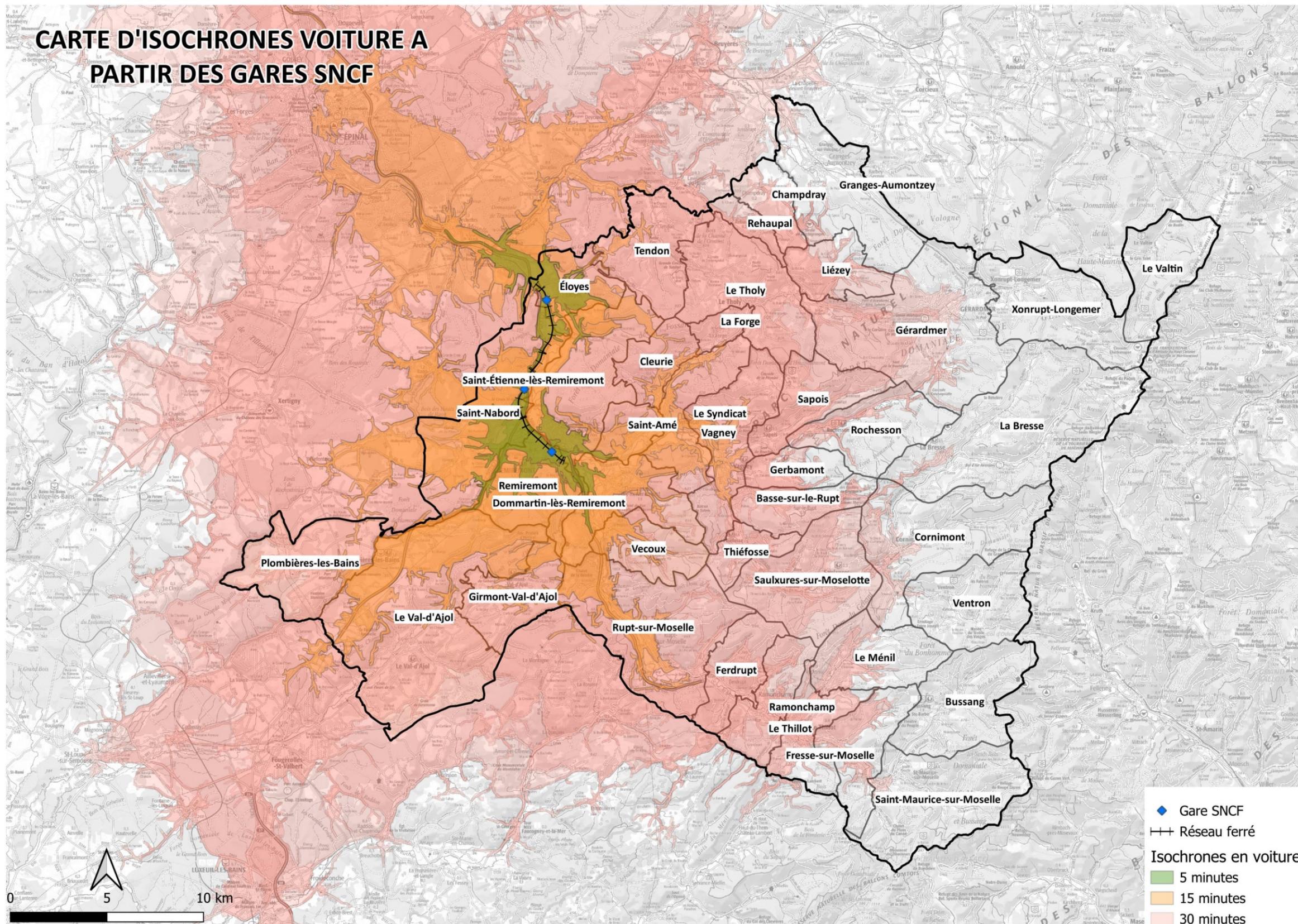
Marchabilité de la zone d'activités



Marchabilité du Centre-bourg



IV : Des pôles ferroviaires accessibles en 30 min en voiture, excepté pour la franche Est du territoire



ACCESSIBILITE DES PÔLES FERROVIAIRES

3 niveaux d'isochrones (5, 15 et 30 min) ont été réalisés pour évaluer l'aire d'attractivité des pôles ferroviaires sur l'intégralité du territoire.

Sur les 40 communes, 7 communes présentent un temps de parcours supérieur à 30 min pour se rendre à un pôle ferroviaire.

Ainsi, l'accessibilité des pôles ferroviaire par le réseau routier est satisfaisante en raison d'une couverture de **76%¹** du territoire.

Source : Région Grand Est / Date de réalisation : Août 2023

1 – Pourcentage estimé en fonction de la superficie total du territoire et des communes

IV : Un Hub de mobilité pertinent mais perfectible du point de vue de l'utilisateur à Gérardmer



Fonctionnement et composante de la gare

PÔLE GARE ROUTIÈRE d'intérêt départemental

La gare routière est composée de 5 quais pour :

5 Lignes de bus Fluo

- 1B : Gérardmer – Remiremont
- 1C : Gérardmer – Munster
- 17 : Gérardmer – Saint-Dié-des-Vosges
- 28 : Gérardmer – Bruyères
- 29 : Gérardmer – Epinal

Une des composantes du pôle Gare routière est le parking de la place des Déportés situé à 200 m.

En effet, plusieurs équipements sont localisés à proximité :

- Aire de Camping-car
- Stationnement vélo
- Panneau d'information et office de tourisme
- Toilette



Absence d'une ligne de transport en commun entre les communes de La Bresse et de Gérardmer alors que des flux domicile – travail sont présents.

Aire de chalandise et potentiel de report modal

Il est mesuré l'aire de chalandise en fonction de deux modes (voir carte page suivante) :

1. Piétonne : en prenant en compte 2 durées de déplacements :

- 8 min : zone prioritaire pour la promotion de la marche
- 16 min : zone potentielle de report vers le transport en commun ou vélo

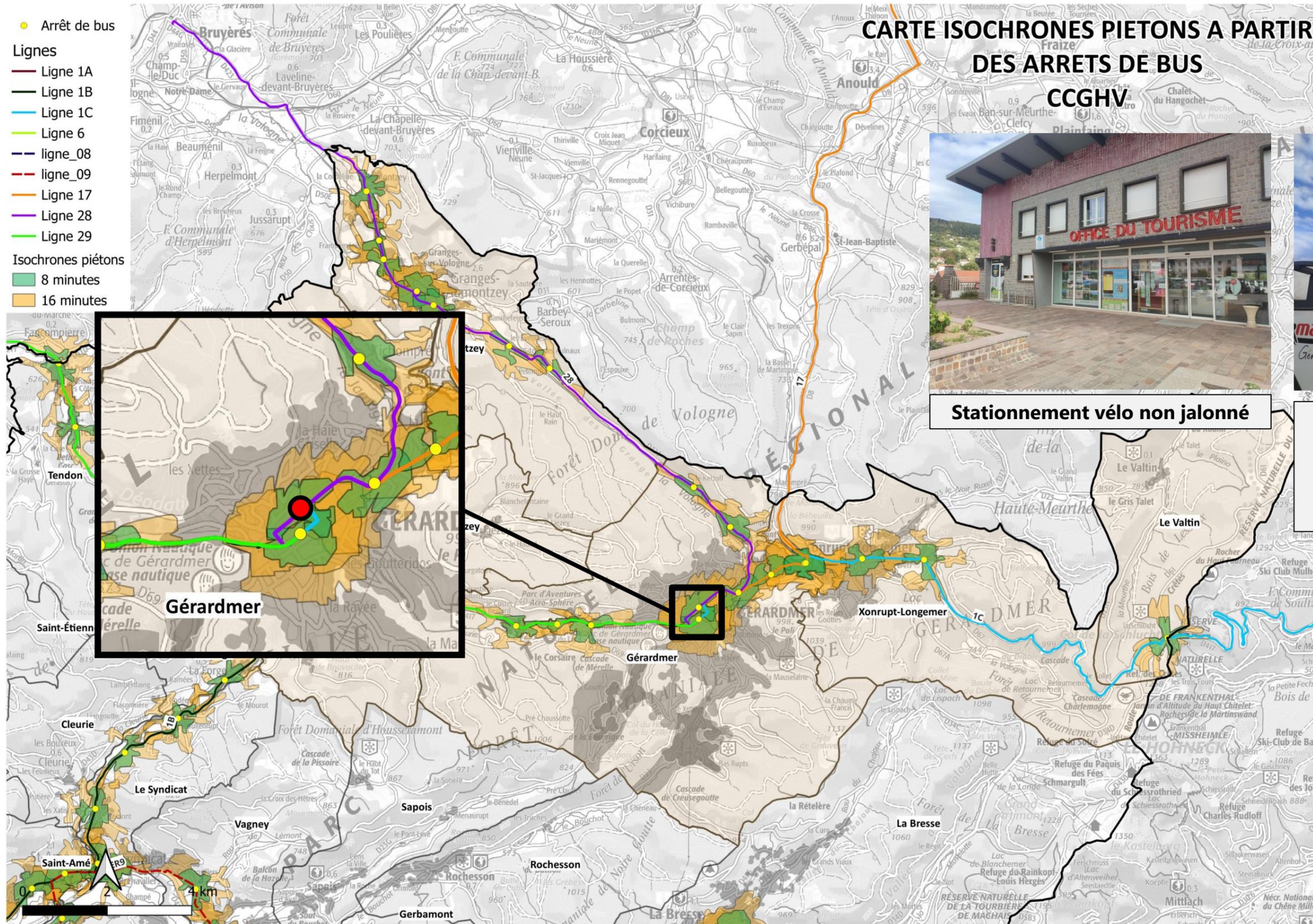
Points faibles identifiés :

- Absence de jalonnement du stationnement vélo de la gare routière (localisé près de l'office du tourisme)
- Lisibilité non satisfaisante par l'absence d'affichage électronique permettant de se localiser le quai du car (fiche horaire encore sous la couleur de l'ancien réseau LIVO)
- Selon certains usagers rencontrés sur site, les horaires affichés sur le site FLUO ne correspondent pas à ceux des fiches horaires et la dénomination des quais également

Potentiel de :

- Rabattement des habitants, des actifs et des touristes vers du mode actif (marche ou vélo)
- Développement d'une offre de transport en commun (à l'échelle de la communauté de communes)
- Attractivité du centre-ville et de ses atouts (Livosges, lac, commerces, pôles scolaires)

IV : Un Hub de mobilité pertinent mais perfectible du point de vue de l'utilisateur à Gérardmer



CARTE ISOCHRONES PIETONS A PARTIR DES ARRETS DE BUS CCGHV



Stationnement vélo non jalonné



Signalisation Verticale sous la marque de l'ancien réseau « LIVO »

Gare routière

Source : Région Grand Est / Date de réalisation : Août 2023



IV : Temps de parcours performants pour les TC entre pôles majeurs mais une tarification non encourageante



Fréquentation de pôles ferroviaire – Ligne TER Nancy à Remiremont

Gare de Saint-Nabord

- 30 trains par jour
- 27 montées et descentes journalières (14^{ème} gare en termes de fréquentation de la ligne sur 17)

Gare d'Eloyes

- 30 trains par jour
- 154 montées et descentes journalières (12^{ème} gare en termes de fréquentation de la ligne sur 17)

Gare de Remiremont

- 30 trains par jour
- 809 montées et descentes journalier (5 -ème gare en termes de fréquentation de la ligne sur 17)

Une tarification progressive

Tarification valable uniquement sur les lignes régulières Car Fluo 88

PALIER KILOMETRIQUE		BU	10 voy	Abt mensuel	Abt annuel
ZONE 1	0-10 km	1,40 €	11,20 €	28,00 €	280,00 €
ZONE 2	10-20 km	3,40 €	27,00 €	64,00 €	640,00 €
ZONE 3	20-40 km	4,50 €	36,00 €	90,00 €	900,00 €
ZONE 4	Sup 40 km	5,65 €	45,00 €	113,00 €	1 130,00 €

Des tarifications réduites existent et concernent :

PALIER KILOMETRIQUE		BU	10 voy	Abt mensuel		Abt annuel
		Pass Social	Pass Social	Pass Social	Pass jeune	Pass jeune
ZONE 1	0-10 km	0,70 €	11,20 €	14 €	23 €	230 €
ZONE 2	10-20 km	1,70 €	27,00 €	32 €	45 €	450 €
ZONE 3	20-40 km	2,25 €	36,00 €	45 €	67 €	670 €
ZONE 4	Sup 40 km	2,83 €	45,00 €	56 €	88 €	880 €

Deux formules d'abonnements sont disponibles pour les seniors (+ 60ans) et titulaire de la carte ZAP :
21€ mensuel
210€ annuel

Fréquentation du réseau fluo Grand Est

Lignes	OD	Moy. Mensuelle du nb de titres commerciaux vendus sur LR*	Estimation annuelle du nb de titres commerciaux vendus sur LR	Nb élèves**	Estimation nb voyages totaux annuels 2023	%voyages commerciaux	%voyages scolaires
1A	Epinal-Remiremont	898	10 776	188	69 038	20%	80%
1B	Remiremont-Gérardmer	1 023	12 276	161	54 937	27%	73%
1C	Gérardmer-Munster	114	1 368	10	5 932	93%	7%
6	Le Val d'Ajol-Remiremont	222	2 664	8	4 120	59%	41%
17	Saint-Dié-Gérardmer	768	9 216	102	31 224	39%	61%
28	Bruyères-Gérardmer	92	1 104	103	35 011	7%	93%
29	Epinal-Gérardmer	936	10 032	193	54 370	31%	69%

*Statistiques établies sur les 6 premiers mois de l'année 2023

**Année scolaire 2022 - 2023

Une concurrence de la voiture limitée sur certaines lignes

Le nombre d'arrêts par ligne (18 en moyenne) nuit à l'attractivité et à la lecture de l'offre. Il fournit une mauvaise perception du temps de trajet à l'utilisateur. Les lignes en vert peuvent être concurrentielles en temps de trajet à la voiture :

Destination	Arrivée	Heure matin		Heure midi		Heure du soir	
		7h00	8h00	12h00	13h00	17h00	18h00
		Temps de trajet		Temps de trajet		Temps de trajet	
		Bus (min)	Voiture (min)	Bus (min)	Voiture (min)	Bus (min)	Voiture (min)
Bussang	Remiremont	59	35	63	45	58	45
Remiremont	Bussang	55	40	55	45	58	45
Gérardmer	Remiremont	35	35	39	35	39	35
Remiremont	Gérardmer	35	30	39	35	39	35
Tendon (Epinal)	Gérardmer	23	20	24	24	23	19
Gérardmer	Tendon (Epinal)	23	20	23	24	23	24
Val d'Ajol	Remiremont	35	22	35	22	/	22
Remiremont	Val d'Ajol	/	23	35	22	35	22
La Bresse	Remiremont	65	29	65	34	65	30
Remiremont	La Bresse	57	34	57	35	57	31

⚠
 • Tarification non encourageante à partir de la zone 3.
 • La région prévoit d'ici septembre 2024, une harmonisation de la tarification.

IV : Deux services de transports en commun, deux approches à parfaire



Transport à la demande (TAD)

Ce service est géré par la CCHV. Ce service a pour objectif de proposer une solution de mobilité pour les habitants résidant dans les écarts pour rejoindre le centre-ville les commerces et les différents services. Ce service a été mis en partenariat avec le Collège de Cornimont et l'EPHAD de la Bresse

Depuis le 9 janvier 2023, le service s'est étendu à 30h/ semaine contre 22h auparavant.

Les caractéristiques de fonctionnement :

- Desserte de 6 communes sur 14
- Fonctionne du mardi au vendredi toute la journée
- Fréquentation : 100 à 150 usagers par mois avant le développement du nouveau service
- Fréquentation depuis 2020¹ :

	2020	2021	2022
Billet unitaire	526	+120% soit 1155	+ 8% soit 1257
Carnet	35	+35% soit 54	+25% soit 72

Jour de la semaine	Matin	Après-midi
Lundi		
Mardi	Pharmacies et restos du cœur : - Ventron - Cornimont - La Bresse	Courses alimentaires et pharmacies : - Ventron - Cornimont
Mercredi	Courses alimentaires et restos du cœur : - Saubures - Thieffosse - Vagny	Courses alimentaires et pharmacies : - la Bresse Missions complémentaires : - gestion des EPI
Jeudi	Marché : - Ventron - Cornimont	- Projet médiathèques/bibliothèques (sur roulement, un secteur défini différent chaque semaine) - Projet avec la maison de retraite de Cornimont (une fois par mois)
Vendredi	Restos du cœur : - Vagny	- Classe sportive du collège de Cornimont (environ six fois par an) - Sur roulement tous les 15 jours, transport à disposition du service Lape de la CCHV - missions complémentaires : gestion des EPI

Planning hebdomadaire et lieux desservis

Navettes urbaines

Le bus urbain de Gérardmer

Ce service est géré par la ville de Gérardmer depuis le 18 octobre 2006.

Ce service comprend 2 lignes :

- Ligne A « Bergon à Hôtel de Ville »
- Ligne B « Bergon à Gymnase PP. Didier »

Les caractéristiques de fonctionnement :

- Fonctionne du mardi au samedi le matin avec 3 passages
- 2 passages supplémentaires l'après-midi des mercredi et jeudi

La navette des marchés de Gérardmer

Elle dessert 5 secteurs de la commune de Gérardmer : Ramberchamp, Bas Rupts, Rayée, Trinité et Xettes.

Son fonctionnement est cantonné au jeudi. De plus, le service est gratuit pour les Gérômois âgés de 70 ans et plus.

Fiche horaire du Bus urbain

Fiche horaire de la navette des marchés

RAMASSAGE le Jeudi jour de marché Secteurs : Ramberchamp, Bas Rupts, Rayée, Trinité et Xettes.		
Adresse des points de ramassages	ALLER	RETOUR
Arret marché rue Charles de Gaulle		10h30
1 Intersection Trinité / Genièvres	8h30	10h40
2 20 Chemin des Genièvres	8h35	10h45
3 Intersection route de la pépinière/morée des Chânes rouges	8h40	10h50
4 Ramberchamp intersection route de Sapozil/chem des fontenottes	8h45	10h55
5 Croisement chemin de la Creuse avec le chemin du Bas de la Rayée	8h50	11h00
6 Croisement chemin de la Brodeuse avec le chemin du cantonnier	8h55	11h05
Arret marché rue Charles de Gaulle	9h00	11h10
7 Route de la Bresse/Chemin de la Charbonnière	9h10	11h20
8 Route de la Bresse/Chemin des Bas Rupts	9h15	11h25
9 Ecole des Bas Rupts	9h20	11h30
10 Chemin de la Mezel Maison Voirin	9h25	11h35
11 Intersection Chemin de la Mezel avec le Chemin de la Rayée	9h30	11h40
12 Intersection Chemin de la Rayée avec le Chemin de la Mauselaine	9h35	11h45
Arret marché rue Charles de Gaulle	9h40	

PISTES DE RÉFLEXION

- Etendre le service aux autres communes pour desservir une majorité d'habitants
- Etendre le service pour l'usage touristique et desservir les sites touristiques naturels et culturels

La navette des marchés de Champdray

Elle dessert 3 communes : Champdray, Granges Autmonzey et Gérardmer.

Son fonctionnement est lié au marché le mardi et jeudi.



1 – Source : Rapport d'activités CCHV 2020, 2021 et 2022

IV : La marchabilité au 1/4 d'heure des centres-bourgs depuis les arrêts de transport en commun

Organisation de la desserte en transport en commun

La commune de Plombières-les-Bains fait exception quant à l'accessibilité piétonne. Seul l'habitat localisé en fond de vallée bénéficie de son attractivité. Or la structure de l'habitat est très diffu et s'étale sur les versants.

Rabattement modes actifs à fort potentiel

En superposant le tissu urbain et les 2 courbes isochroniques (8min et 16min), une grande majorité des habitants des communes de la CCPVM peut accéder à un arrêt de transport en commun en ¼ d'heure maximum.

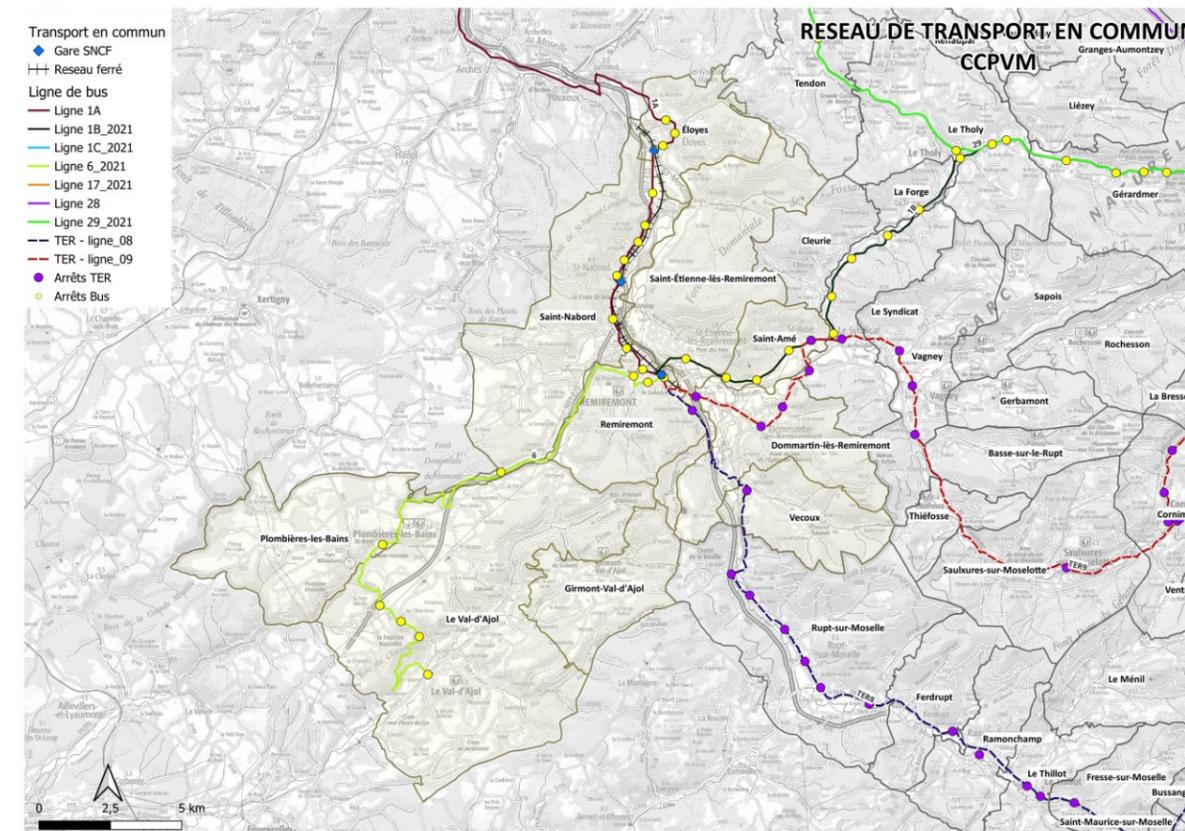
Cette couverture tient également compte de la topographie.

Une aire de chalandise couvrant les cœurs de bourg en 8 min soit la majorité de la population (densité plus importante des habitants).

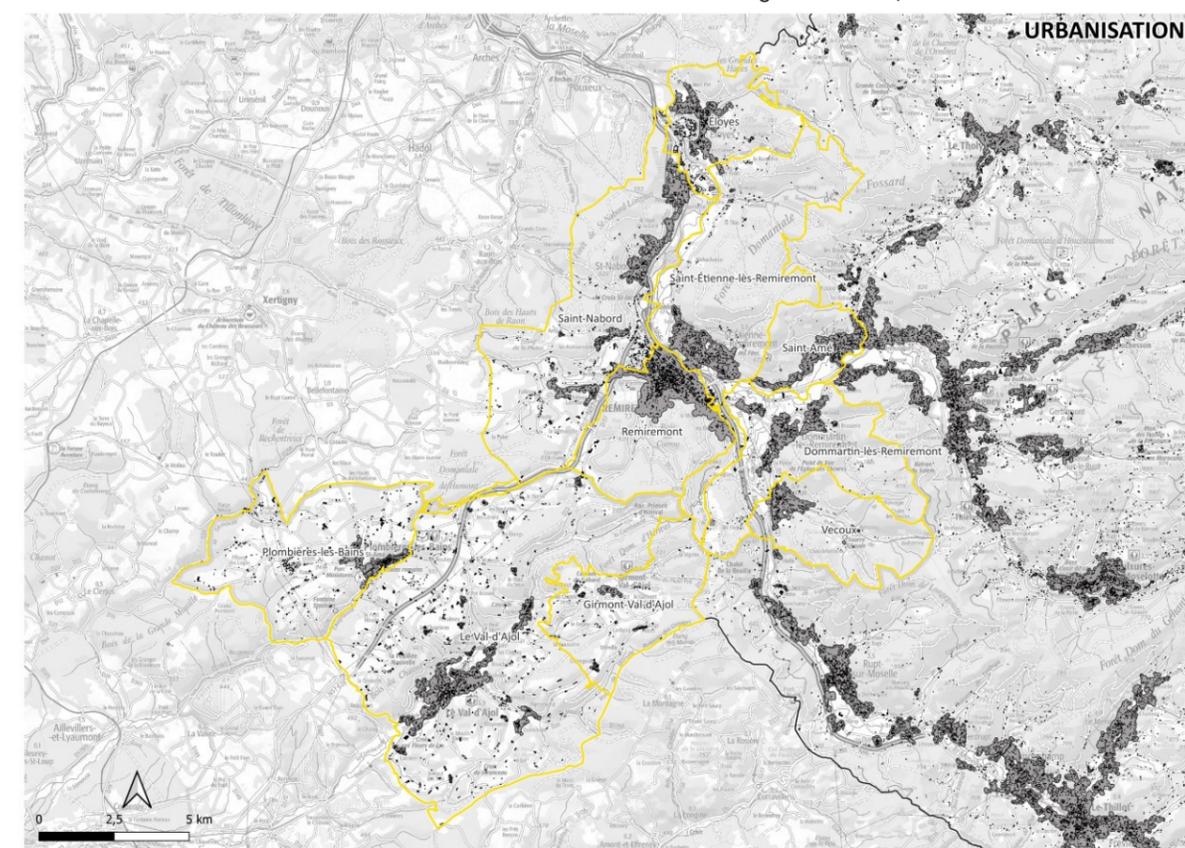
Un temps de déplacement adapté à un rabattement à pied ou à vélo.

PISTES DE RÉFLEXION

- Valoriser les transports en commun car accessibles pour la majorité des habitants
- Rationaliser le nombre d'arrêts de transport en commun notamment avec la multiplication des lignes (communes de Saint-Amé, Le Syndicat et Dommartin-lès-Remiremont)
- Identifier des solutions de mobilité innovantes pour liaisonner les versants/crêtes et les fonds de vallée

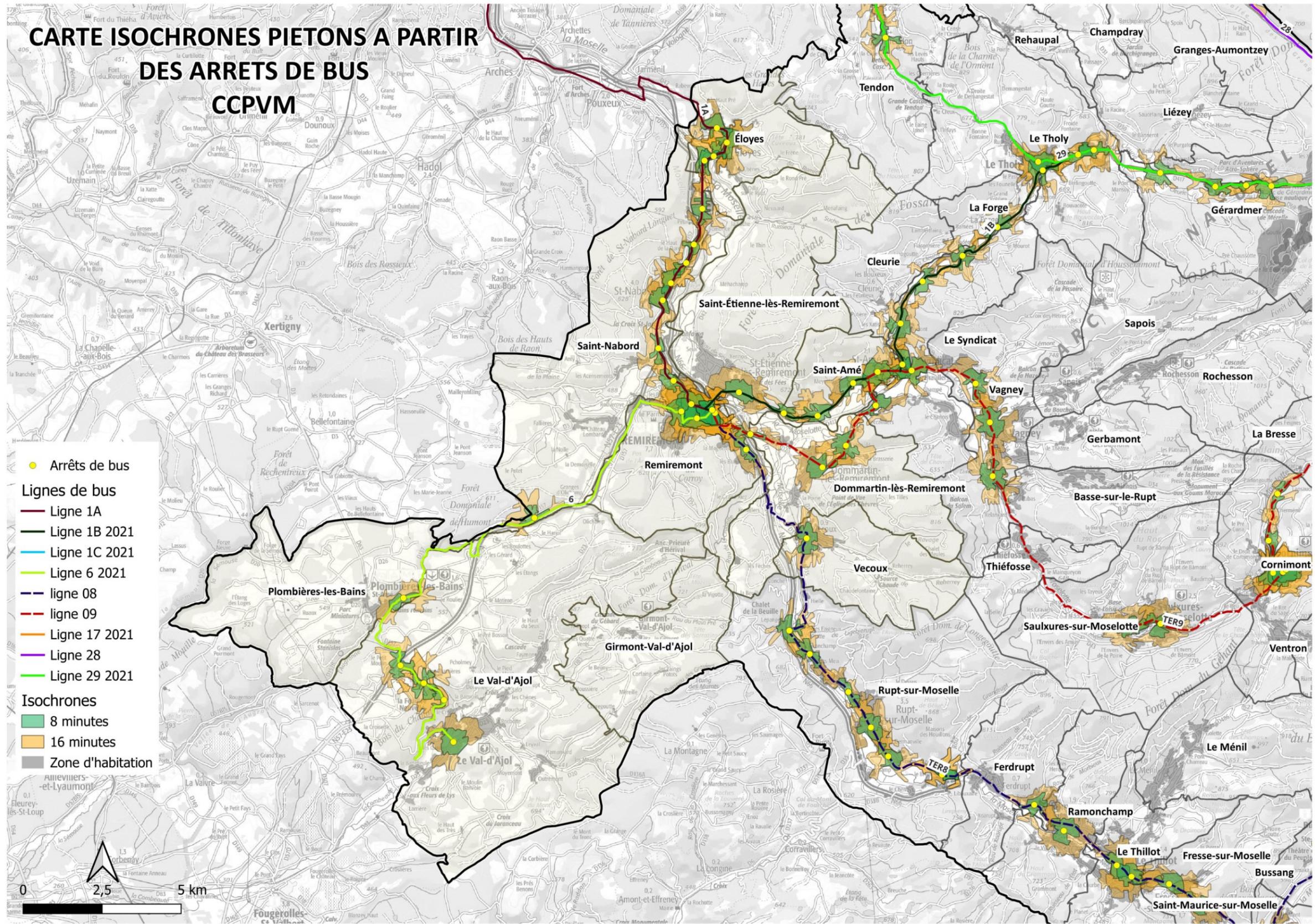


Source : Région Grand Est / Date de réalisation : Août 2023



Source : Région Grand Est / Date de réalisation : Août 2023

IV : La marchabilité au 1/4 d'heure des centres-bourgs depuis les arrêts de transport en commun



Source : Région Grand Est / Date de réalisation : Août 2023

IV : La marchabilité au 1/4 d'heure des centres-bourgs depuis les arrêts de transport en commun

Organisation de la desserte en transport en commun

Le territoire est desservi par une ligne de transport en commun la ligne TER n°8.

Au sein des 8 communes du territoire, seule la commune de Le Ménil n'est pas desservie. Une réflexion devra être portée afin de connecter la commune aux lignes de transport en commun (hors voiture).

Rabattement modes actifs à fort potentiel

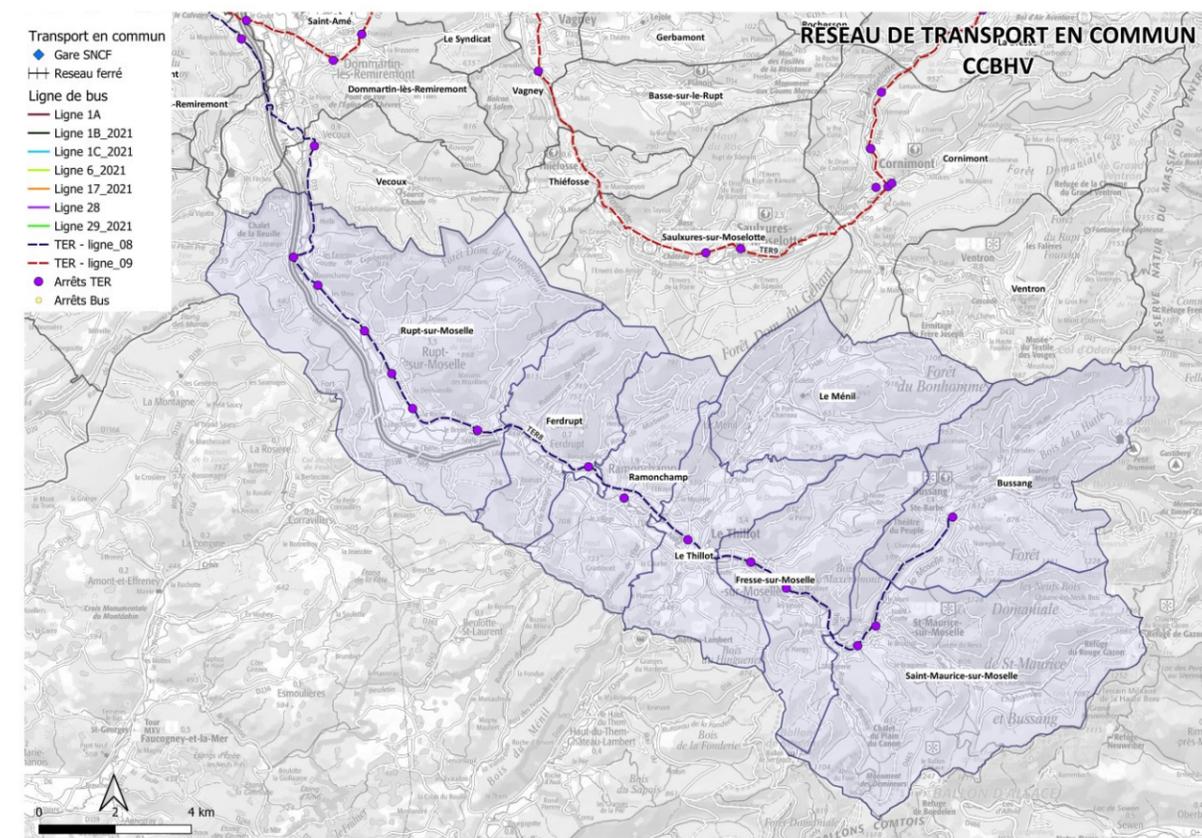
En superposant le tissu urbain et les 2 courbes isochroniques (8min et 16min), une grande majorité des habitants des communes de la CCBHV peut accéder à un arrêt de transport en commun en ¼ d'heure maximum.

Une aire de chalandise couvrant les cœurs de bourg en 8 min soit la majorité de la population (densité plus importante des habitants).

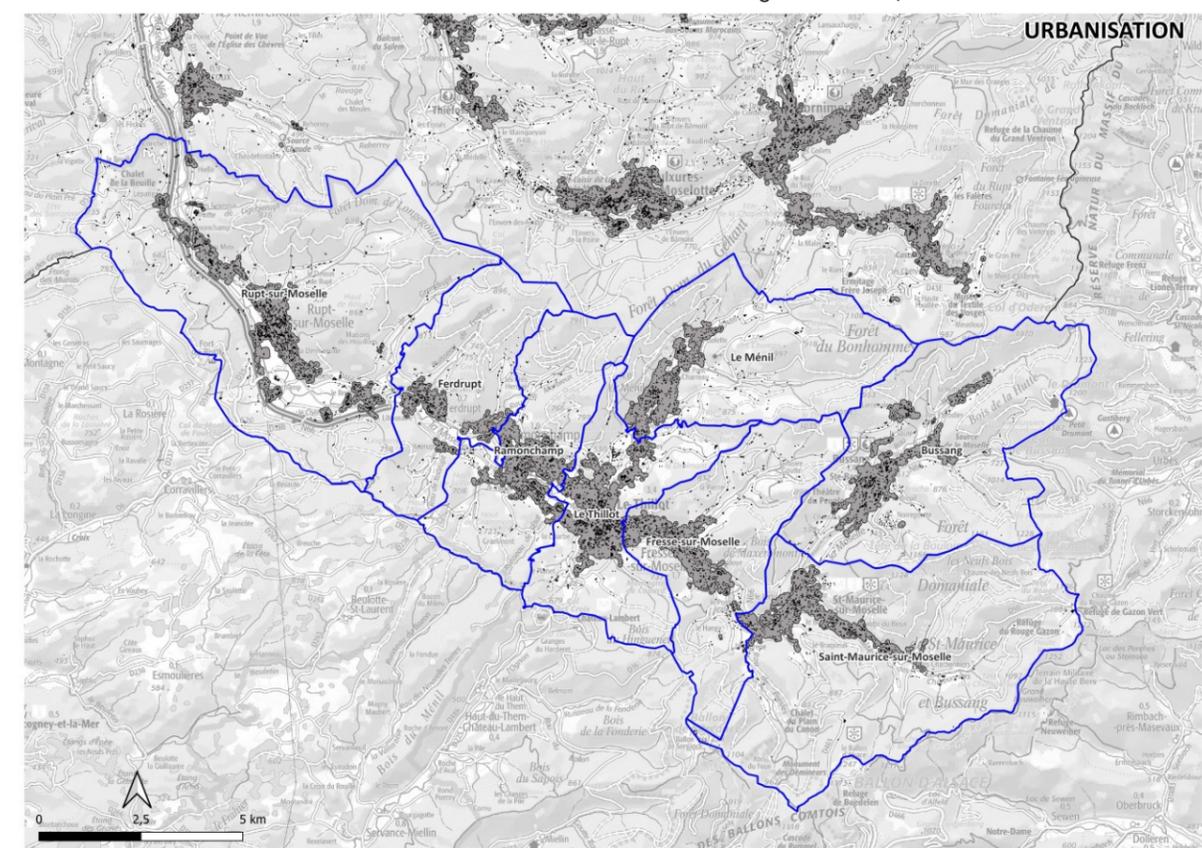
Un temps de déplacement adapté à un rabattement à pied ou à vélo.

PISTES DE RÉFLEXION

- Valoriser les transports en commun car accessibles pour la majorité des habitants
- Aménager des aires de stationnement vélo au sein des communes de Le Thillot, Fresse-sur-Moselle, Saint-Maurice-sur-Moselle et Bussang pour répondre à une clientèle du quotidien et touristique
- Identifier des arrêts clés afin d'aménager des mini pôles d'échanges

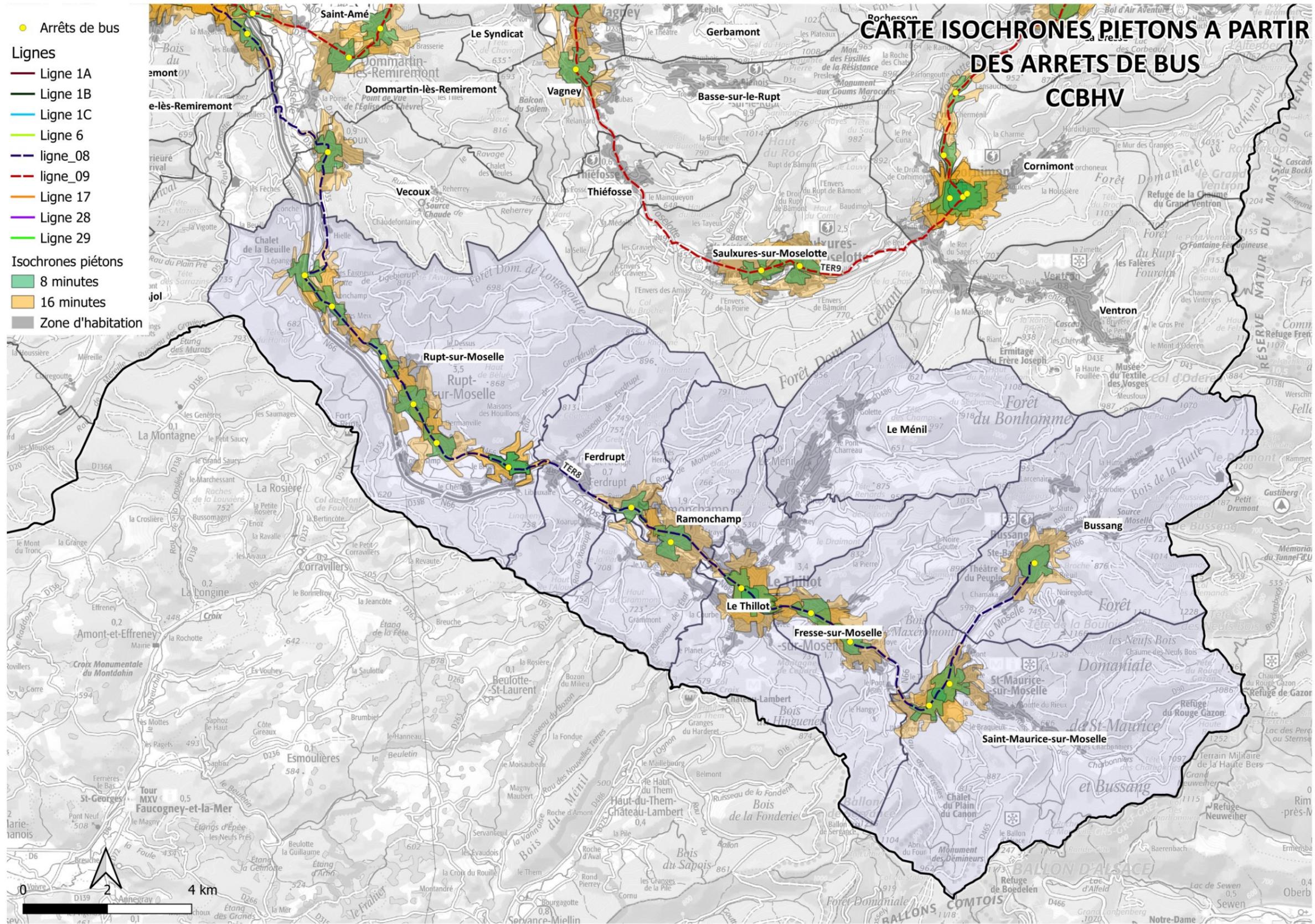


Source : Région Grand Est / Date de réalisation : Août 2023



Source : Région Grand Est / Date de réalisation : Août 2023

IV : La marchabilité au 1/4 d'heure des centres-bourgs depuis les arrêts de transport en commun



Source : Région Grand Est / Date de réalisation : Août 2023

IV : LA marchabilité au 1/4 d'heure des centres-bourgs depuis les arrêts de transport en commun

Organisation de la desserte en transport en commun

Une desserte en transport en commun localisée en fond des deux vallées (Moselotte et de la Cleurie).
La commune de Tendon est déconnectée du territoire avec une ligne desservant les communes de Le Tholy et Gérardmer.

Au sein des 14 communes du territoire, 6 communes ne sont pas desservies : Rochesson, Sapois, Gerbamont, Basse-sur-le-Rupt, Thiéfosse et Ventron.

Une réflexion devra être portée afin de connecter ces 6 communes aux lignes de transport en commun (hors voiture).

Rabattement modes actifs à fort potentiel

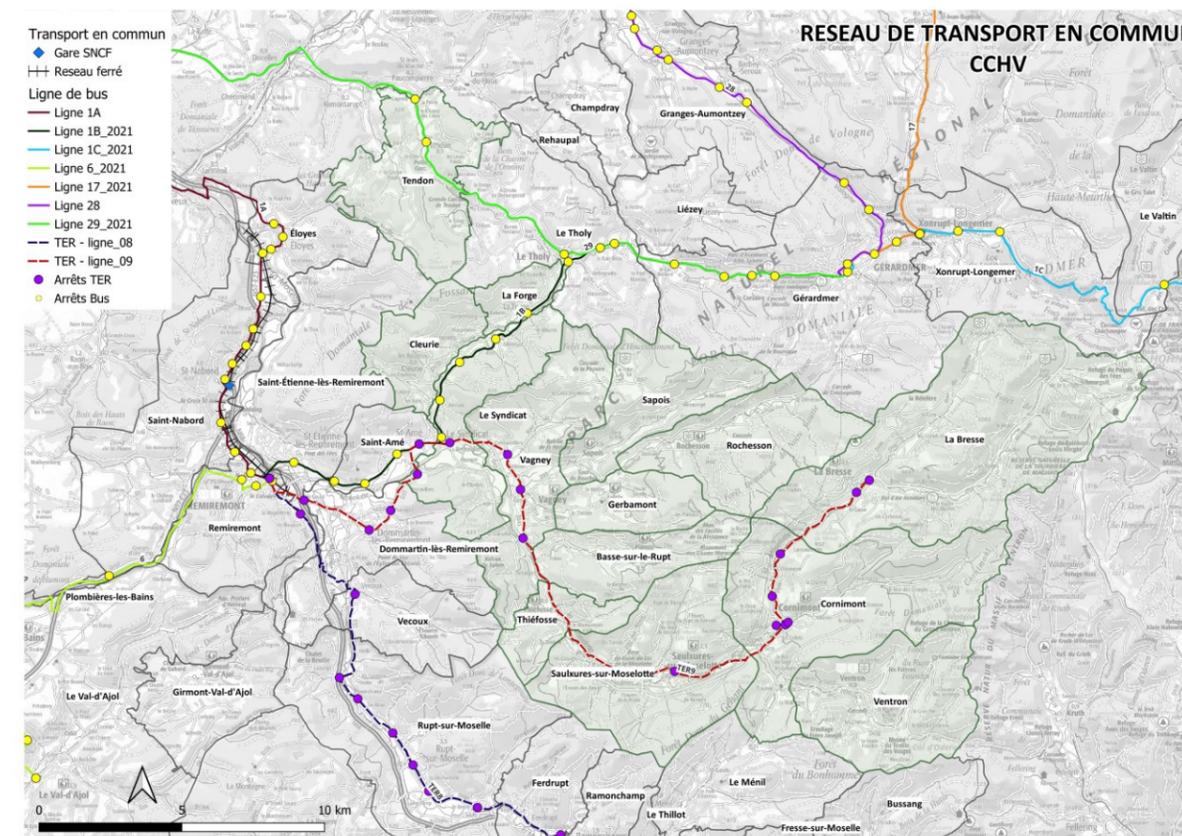
En superposant le tissu urbain et les 2 courbes isochroniques (8min et 16min), une grande majorité des habitants des communes de la CCHV peut accéder à un arrêt de transport en commun en ¼ d'heure maximum.

Une aire de chalandise couvrant les cœurs de bourg en 8 min soit la majorité de la population (densité plus importante des habitants).

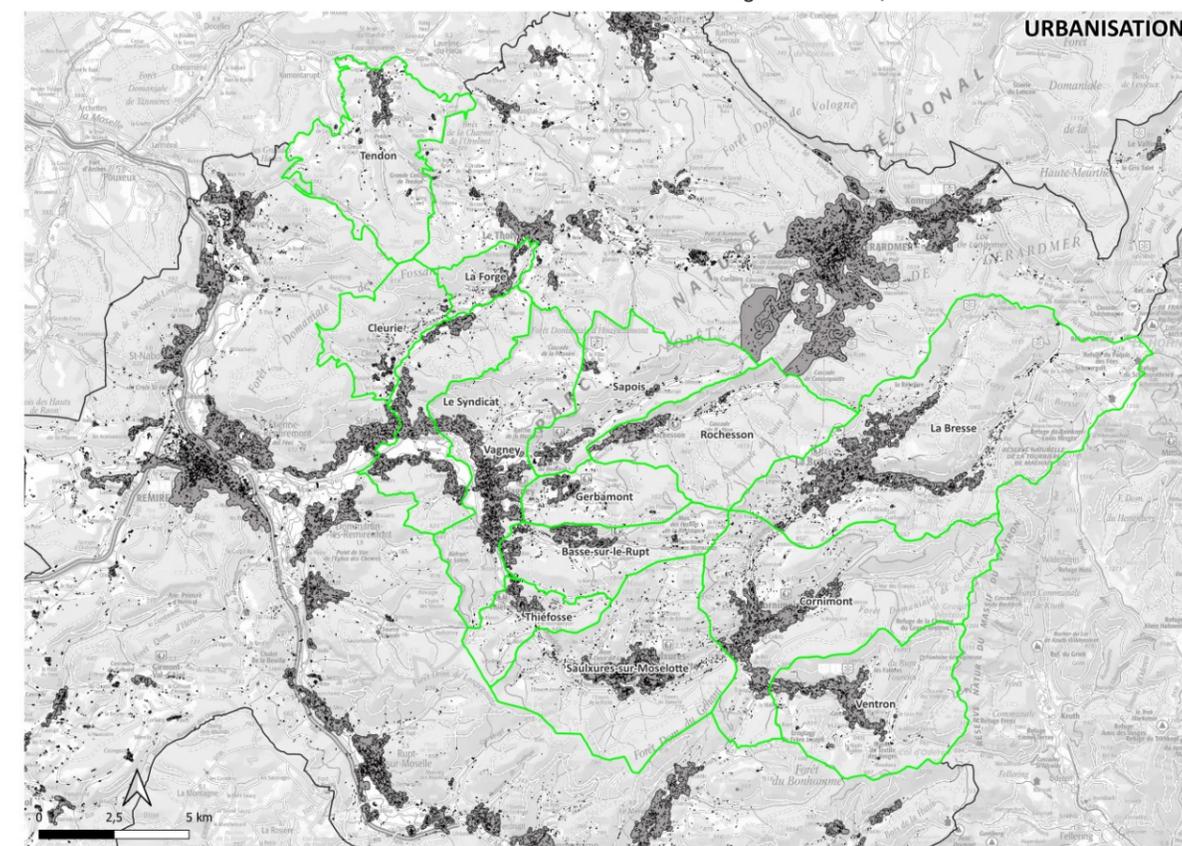
Un temps de déplacement adapté à un rabattement à pied ou à vélo.

PISTES DE RÉFLEXION

- Valoriser les transports en commun car accessibles pour la majorité des habitants
- Connecter les lignes de transport en commun aux aires de covoiturage sur l'exemple de celle de Cornimont.
- Identifier des arrêts clés afin d'aménager des mini-pôles d'échanges

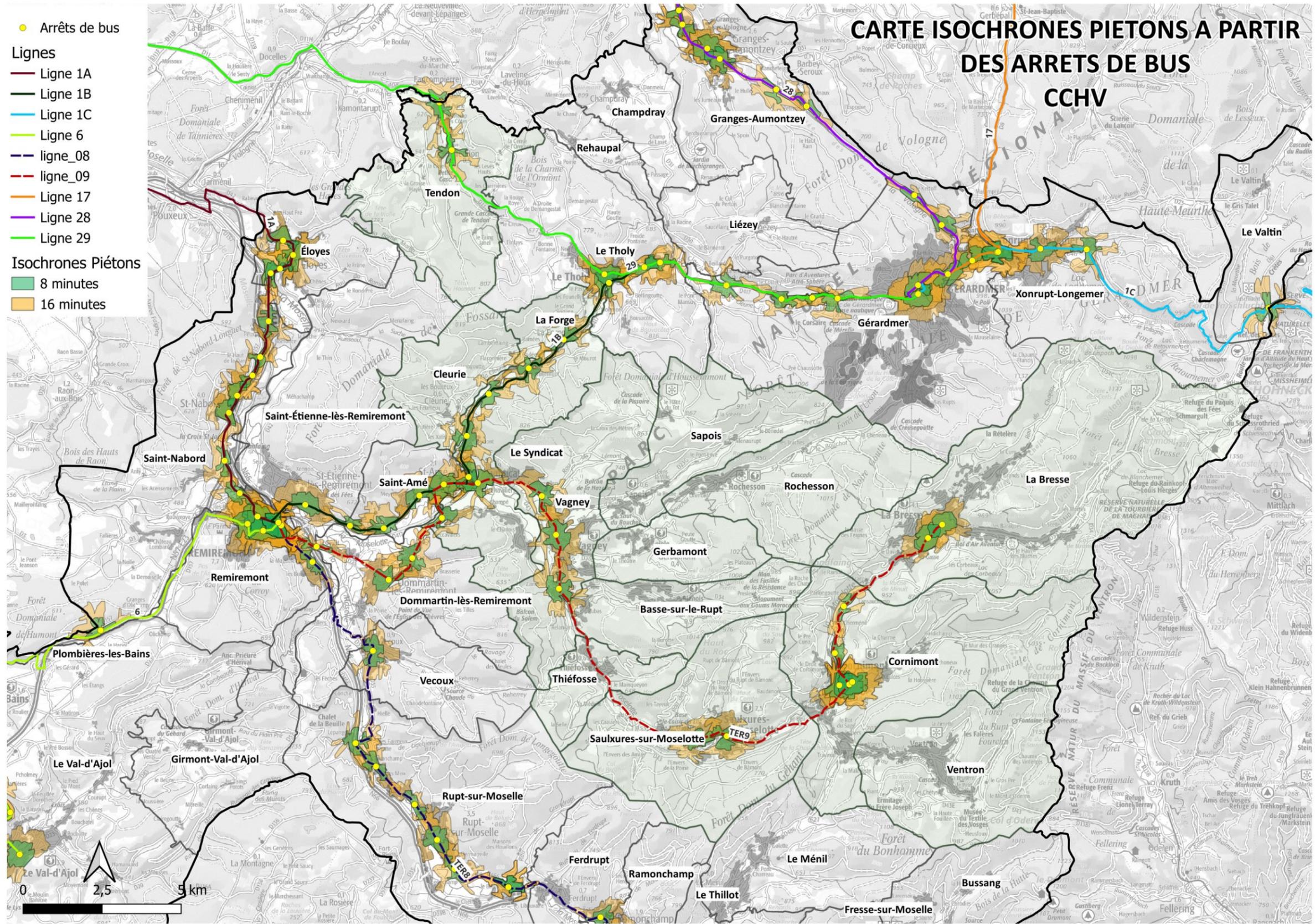


Source : Région Grand Est / Date de réalisation : Août 2023



Source : Région Grand Est / Date de réalisation : Août 2023

IV : la marchabilité au 1/4 d'heure des centres-bourgs depuis les arrêts de transport en commun



Source : Région Grand Est / Date de réalisation : Août 2023

IV : la marchabilité au 1/4 d'heure des centres-bourgs depuis les arrêts de transport en commun

Organisation de la desserte en transport en commun

Une desserte en transport en commun est localisée en fond de vallées (Vologne, Cleurie) mais également avec les grandes agglomérations voisines (Epinal, Saint-Dié-des-Vosges et Munster) s'appuyant sur le réseau départemental.

Au sein des 8 communes du territoire, 4 communes ne sont pas desservies : Champdray, Rehaupal, Liézey et Le Valtin.

Particularité de la commune de Le Valtin, elle accueille un arrêt de bus desservant un site touristique « Le col de la Schlucht ».

Rabattement modes actifs à fort potentiel

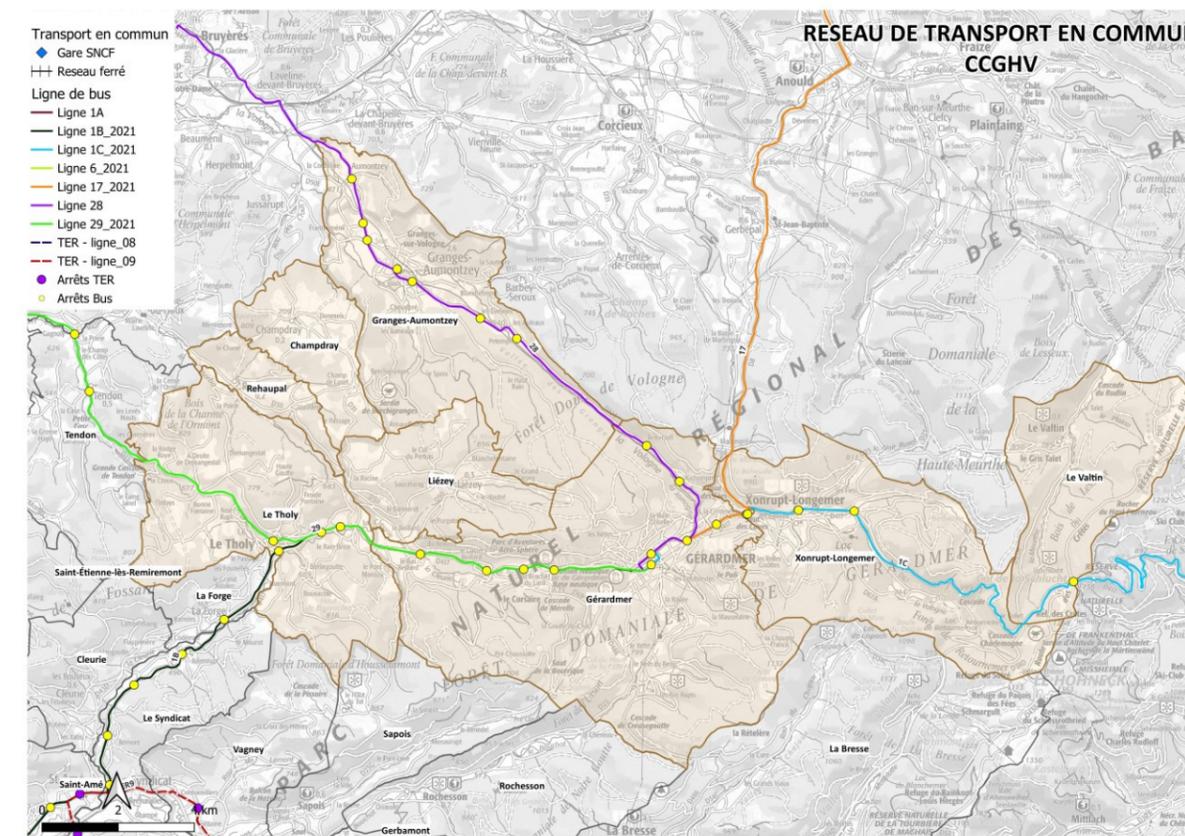
En superposant le tissu urbain et les 2 courbes isochroniques (8min et 16min), une grande majorité des habitants des communes de la CCGHV peut accéder à un arrêt de transport en commun en ¼ d'heure maximum.

Une aire de chalandise couvrant les cœurs de bourg en 8 min soit la majorité de la population (densité plus importante des habitants).

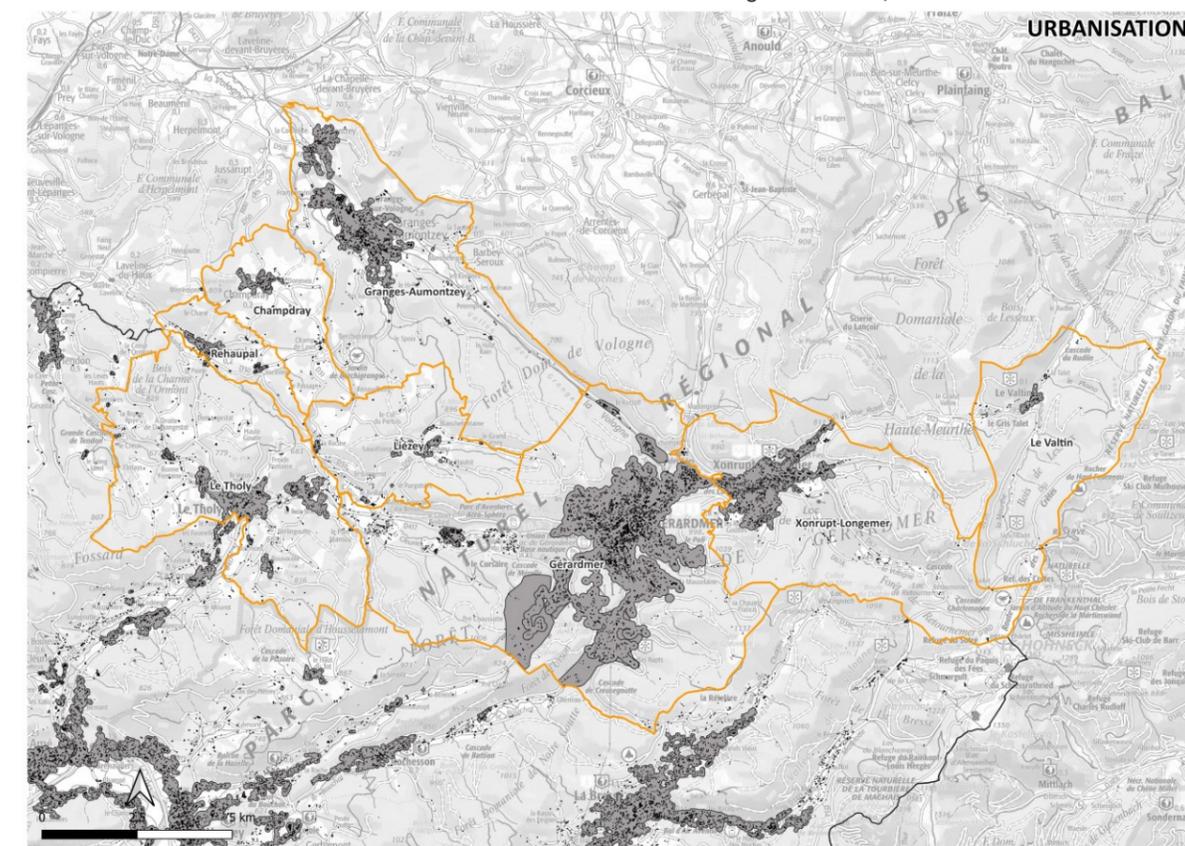
Un temps de déplacement adapté à un rabattement à pied ou à vélo.

PISTES DE RÉFLEXION

- Valoriser les transports en commun car accessible pour la majorité des habitants
- Identifier des arrêts clés afin d'aménager des mini-pôles d'échanges

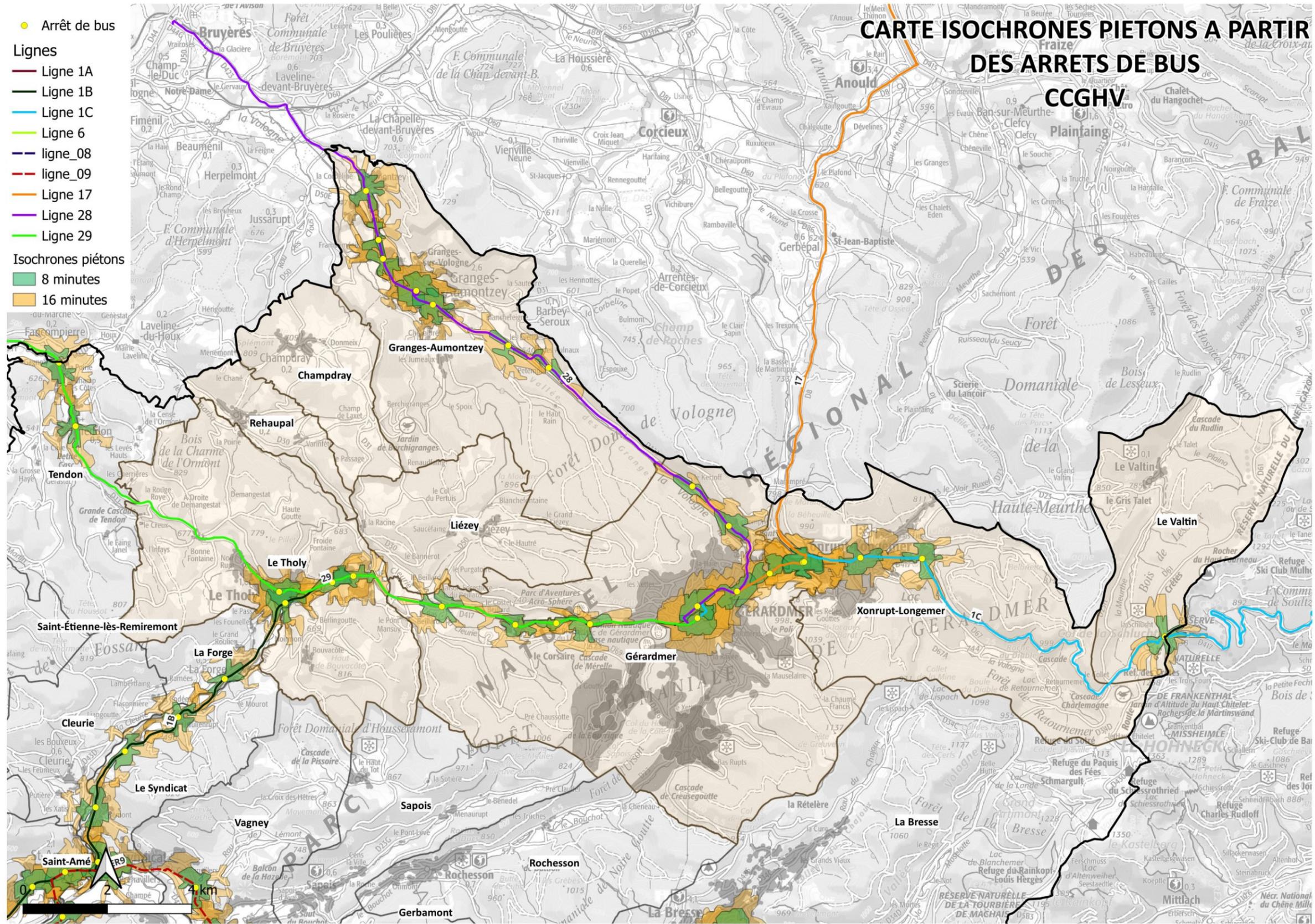


Source : Région Grand Est / Date de réalisation : Août 2023



Source : Région Grand Est / Date de réalisation : Août 2023

IV : la marchabilité au 1/4 d'heure des centres-bourgs depuis les arrêts de transport en commun



Source : Région Grand Est / Date de réalisation : Août 2023

IV : Centres-bourgs à interconnecter avec la Voie Verte des Hautes-Vosges "épine dorsale" du territoire



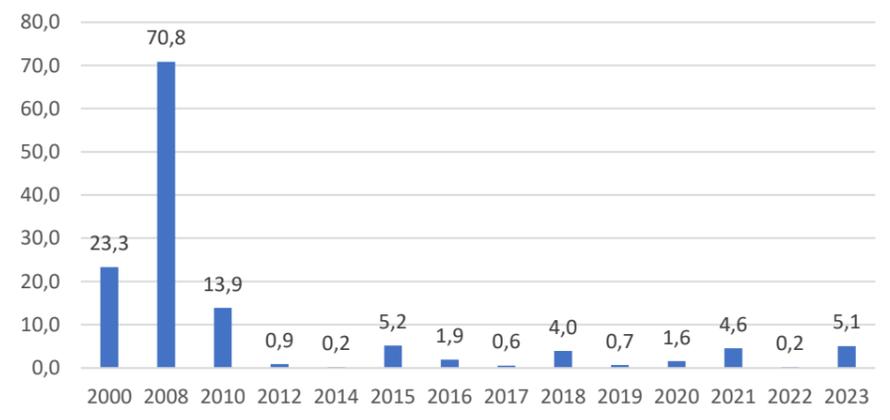
Une offre portée par la voie verte

La voie verte des Hautes Vosges structure l'offre cyclable dans 3 territoires : CCPVM, CCHV et la CCBHV.
 Au sein du périmètre d'étude, cet aménagement représente 55 km sur les 136 km recensés (41%).

Le reste des aménagements présents sur le périmètre d'étude :

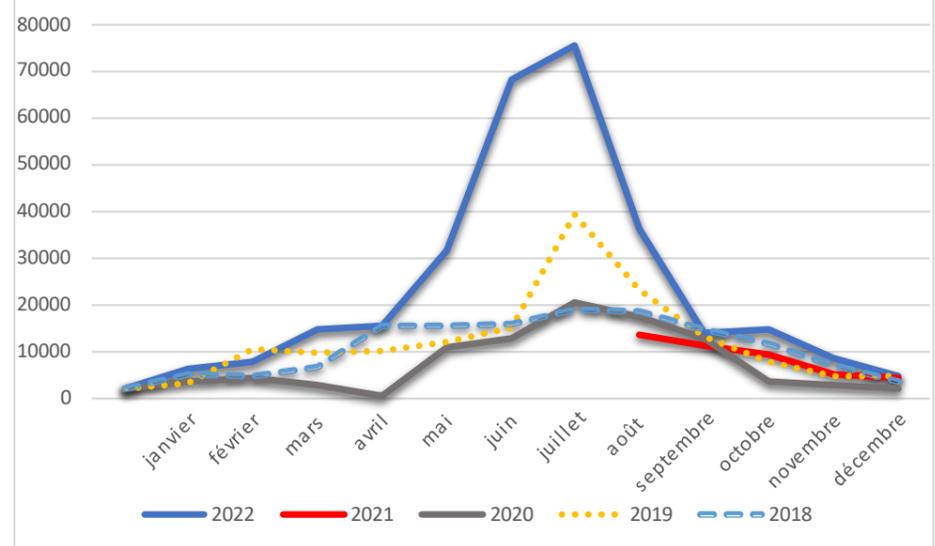
Typologie d'aménagement	km	%
Autre site propre	3	2%
Bande cyclable	19	14%
Circulation apaisée (couloir bus, ZCA)	23	17%
CVCB	1,3	1%
Piste cyclable	8	6%
Route partagée	28	21%

Longueur d'aménagement cyclable réalisé depuis 2000



La majorité des aménagements cycles a été réalisée entre 2000 et 2010 avec 108 km.

Fréquentation de la voie verte des Hautes Vosges



Fréquentation en forte augmentation

Sur les 4 dernières années, la fréquentation de la voie verte a augmenté de 120% entre 2018 et 2022.

Après une année 2021 faible (données uniquement sur 6 mois), la fréquentation de la voie verte a presque doublé sur l'année 2022.

Profil d'utilisateurs en 2022 *:

- Piétons : 184 000 (64%)
- Cyclistes : 104 000 (36%)
 - 69% liés aux loisirs
 - 31% liés aux pendulaires

* Sur journée type en Mai et Juin

Fort potentiel de développement cycle

3 projets cyclables identifiés comme prioritaire pour le développement d'une offre touristique et quotidienne du vélo :

- Liaison Remiremont – Epinal via le canal d'alimentation de Bouzey dont l'objectif est de rejoindre la Voie Bleue (itinéraire nationale et européen)
- Liaison Remiremont – Plombière-les-Bains – Val d'Ajol – Haute Saône
- Liaison Gérardmer – Bruyères

1 Projet en réflexion

- Réflexion d'une liaison Bussang – Mulhouse dont l'objectif est de rejoindre l'EV6 et EV15 (itinéraires nationaux et européen)

VISION DU TERRITOIRE DE DEMAIN

Aujourd'hui, 136 km d'aménagements

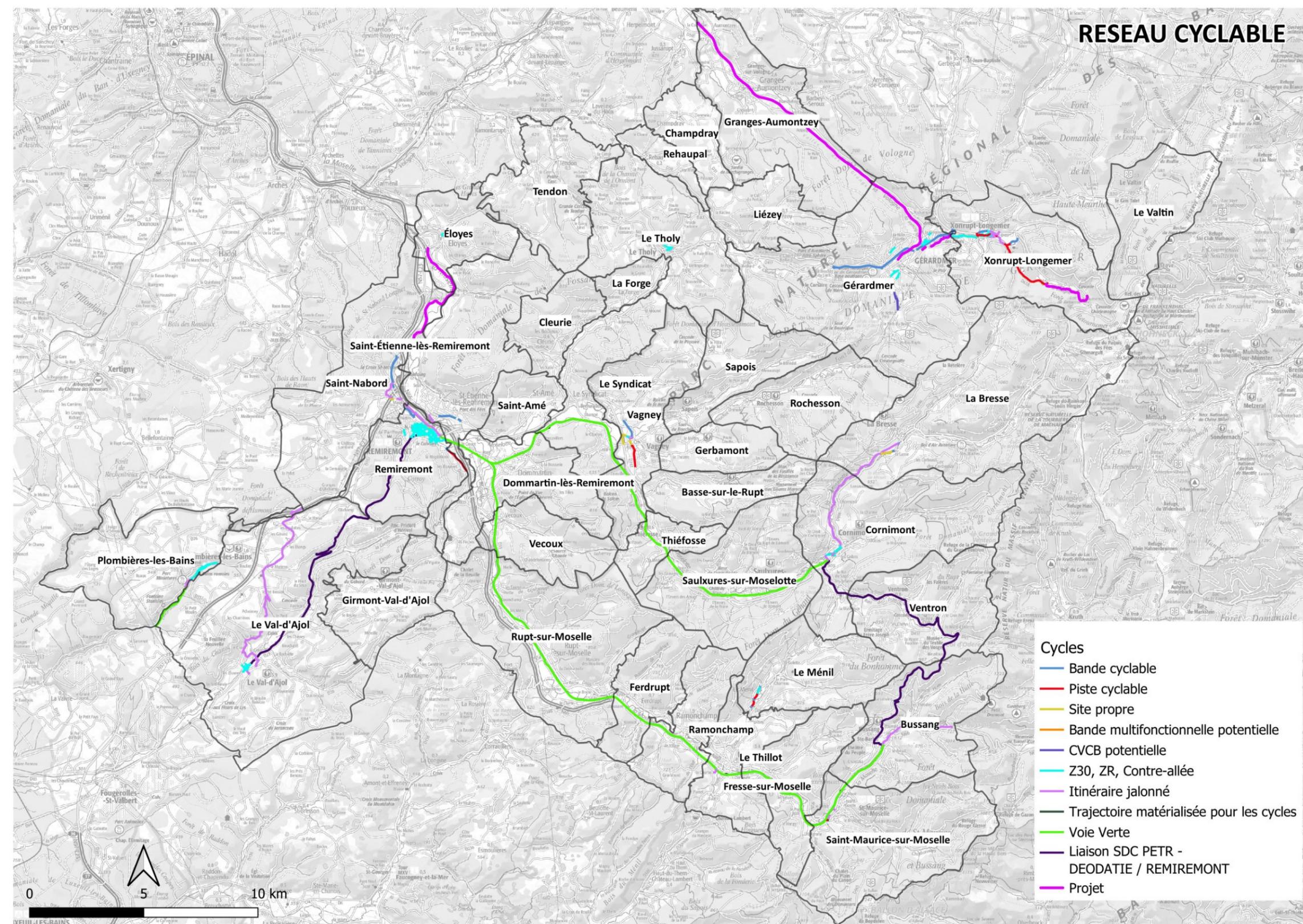
Aménagement en projet et potentiel : 25 km

Objectif => 161 km d'aménagements*.

*Source : DDT 88



IV : Centres-bourgs à interconnecter avec la Voie Verte des Hautes-Vosges "épine dorsale" du territoire



A RETENIR

- Absence de liaisons entre les vallées de la Moselotte et de la Moselle
- 136 km d'aménagements cyclables recensés sur le territoire
- Voie Verte des Hautes Vosges représente 41% des aménagements recensés
- 64% des usagers de la Voie Verte sont des piétons
- 31% des cyclistes sont des usagers pendulaires



ENJEUX IDENTIFIES

- 1 - Relier les vallées intérieures et les territoires voisins
- 2 - Relier les centres-bourgs longeant la voie verte à l'infrastructure
- 3 - Accompagner la pratique « toutes saisons » du vélo

Sources :
 - SDC PETR Remiremont et ses Vallées et PETR DEODATIE
 - DDT 88



V - USAGES OFFRES ET SERVICES DE MOBILITE : LES USAGES

"Avec les transports publics, rien ne sert de partir à point, il faut attendre"



Albert BRIE

Ecrivain et humoriste québécois, 1925 - 2015

V : Des modes actifs particulièrement en insécurité sur le territoire (accidentologie élevée)



Accidentologie à l'échelle du département et des 4 EPCI

Source référence : Base de données de l'ONISR (Observatoire National Interministériel sur la Sécurité Routière) - 2021

309 accidents corporels recensés sur le département des Vosges du 01/01/2020 au 31/12/2021 (tous réseaux confondus : RN, RD et VC) occasionnant :

- 37 tués,
- 376 blessés (dont 223 hospitalisés et 153 légers).

65 accidents corporels recensés sur les 4 EPCI du 01/01/2020 au 31/12/2021 (tous réseaux confondus : RN, RD et VC) occasionnant :

- 7 tués,
- 66 blessés (dont 44 hospitalisés et 22 légers).

La part d'usagers concernés est équivalente sur les territoires d'études (4 EPCI) et sur l'intégralité du territoire des Vosges.

Analyse détaillée de l'accidentologie à l'échelle du périmètre d'étude

Bien que la **voiture** reste le mode le plus utilisé en zone rurale (80%), sa représentation dans l'accidentalité ne concerne que 43% des accidents.

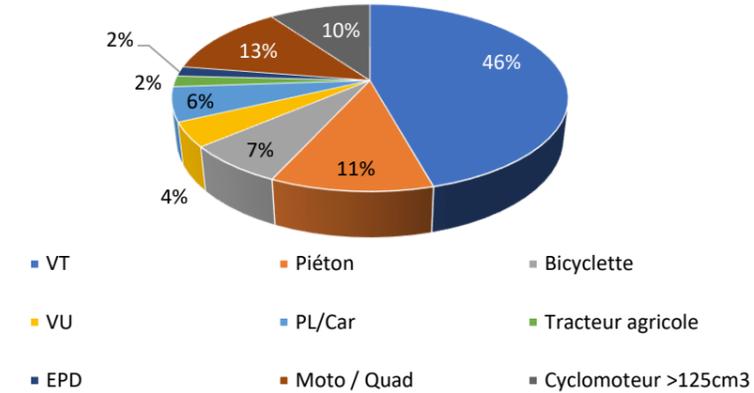
Les **piétons** sont concernés dans 11 % des accidents soit 15 piétons impliqués (16% en moyenne nationale) alors que la marche représente près de 13% de part modale. Ils représentent 14 % des tués (14% en moyenne nationale). Un seul des accidents est survenu hors agglomération.

En revanche, les **cyclistes** sont concernés par 6 % des accidents (soit 7 cyclistes impliqués) alors que le vélo ne représente qu'à peine plus de 3 % de part modale. D'autre part, il représente 14 % des tués sur la zone d'étude alors que la moyenne nationale correspond à 8 %.

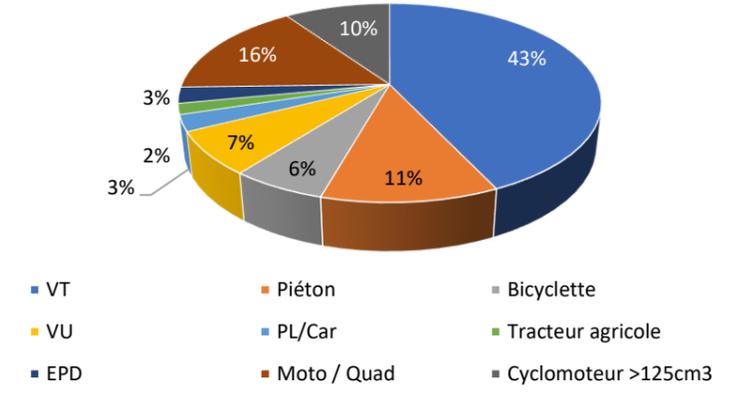
Concernant l'accidentalité cycliste, tous surviennent de plein jour, 29 % des accidents en carrefour et 57 % en agglomération (contre 48 % pour la moyenne nationale). A noter que tous les accidents impliquant des cyclistes surviennent avec un véhicule tiers (au niveau national, seul 69 % des accidents de cyclistes surviennent avec un tiers).

A noter que les accidents impliquant des **EDP** (Engin de Déplacement Personnel) concernent 3 % des accidents (soit 3 usagers), en lien avec le développement exponentiel de ces nouveaux modes de déplacements et de leur accidentalité (nombre de tués et blessés en EDP multiplié par 2,4 au niveau national entre 2019 et 2021).

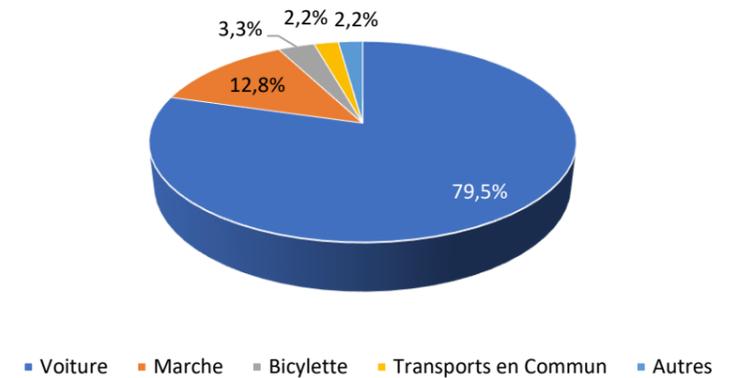
Part des usagers concernés dans les accidents dans les Vosges



Part des véhicules concernés dans les accidents au sein des 4 EPCI



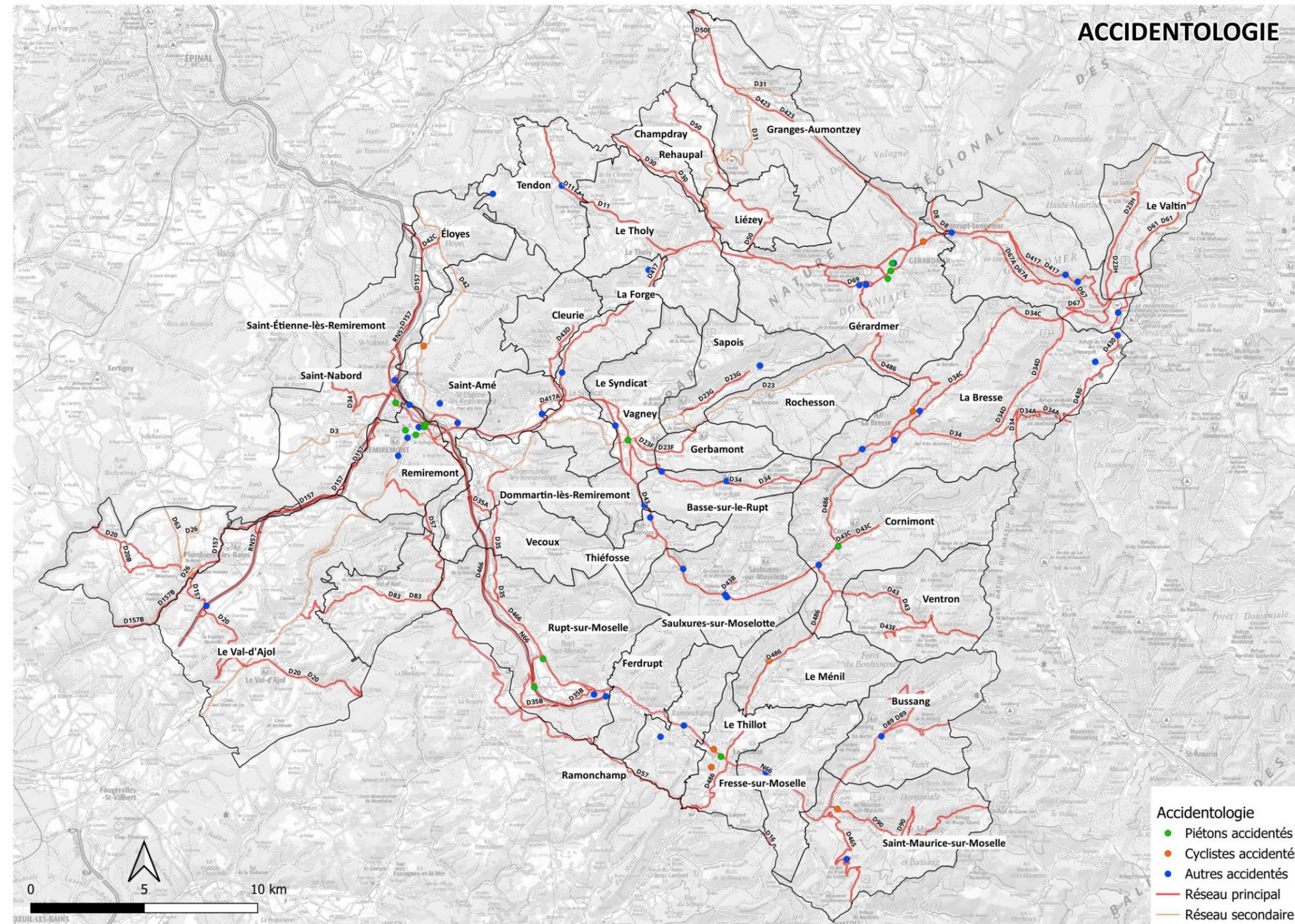
Part modale en zone rurale - Données nationales 2019



ENJEUX IDENTIFIES

- 1 - Sécuriser les déplacements des modes actifs en général et des cyclistes en particulier, notamment au sein des agglomérations
- 2 - Comprendre le taux d'accidentologie élevé des déplacements des véhicules motorisés afin de déterminer un plan d'action adapté

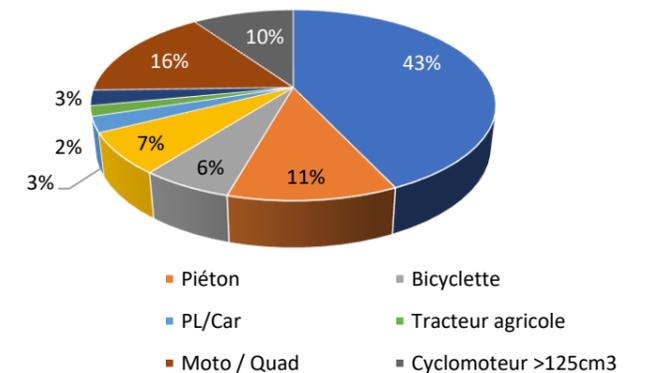
V : Des modes actifs particulièrement en insécurité sur le territoire (accidentologie élevée)



A RETENIR

- Accidentalité des piétons du territoire proche de la moyenne nationale
- Accidentalité des cyclistes sur-représentée par rapport à leur présence sur le réseau (par rapport à la moyenne nationale, la mortalité des cyclistes y est accrue (+6 points))
- Accidents des cyclistes majoritairement localisés en agglomération (+9 points)
- Localisation des accidents des modes actifs fait apparaître 3 agglomérations sur-représentées sur le réseau : Remiremont, Gérardmer et Le Thillot dans une moindre mesure.

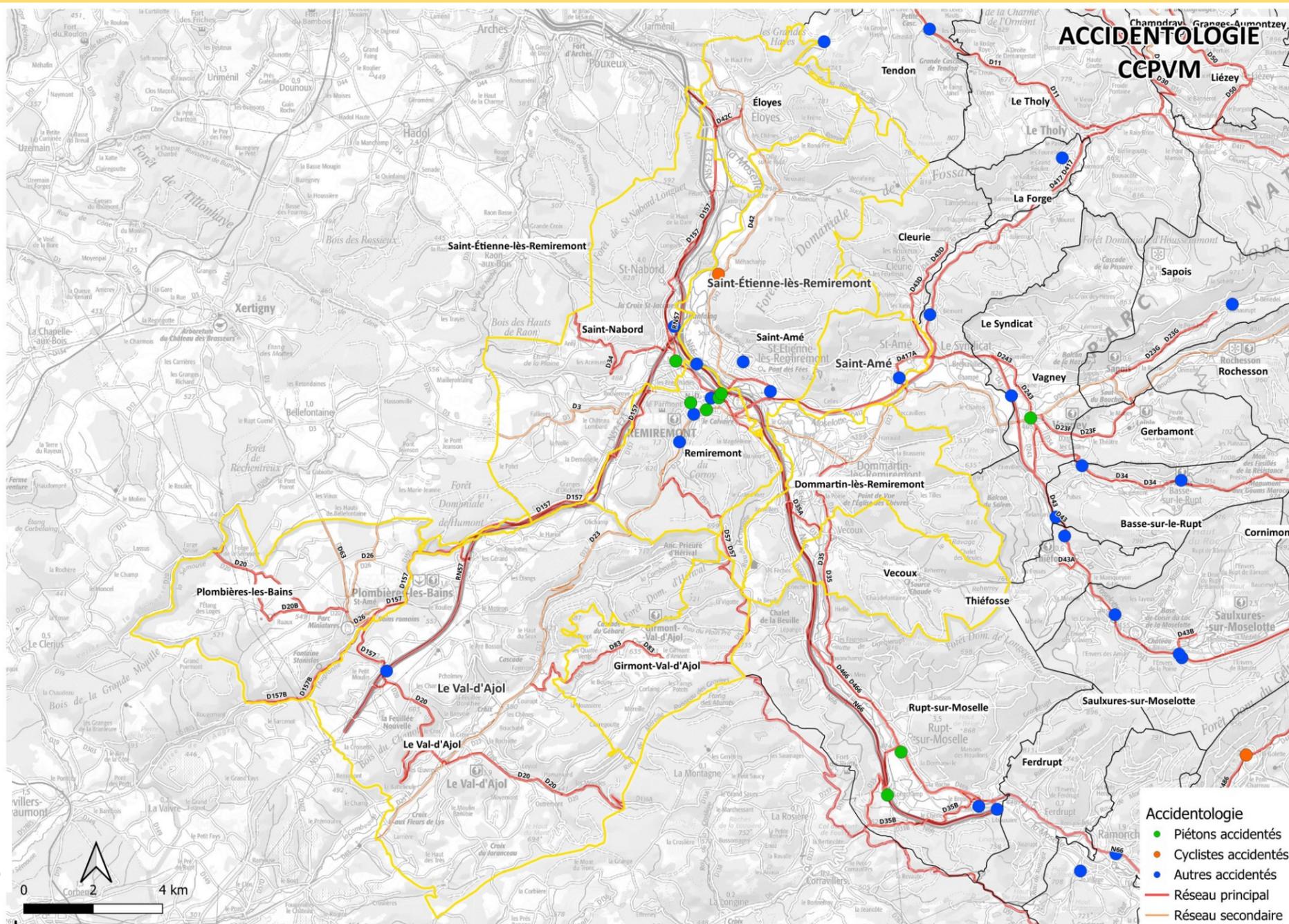
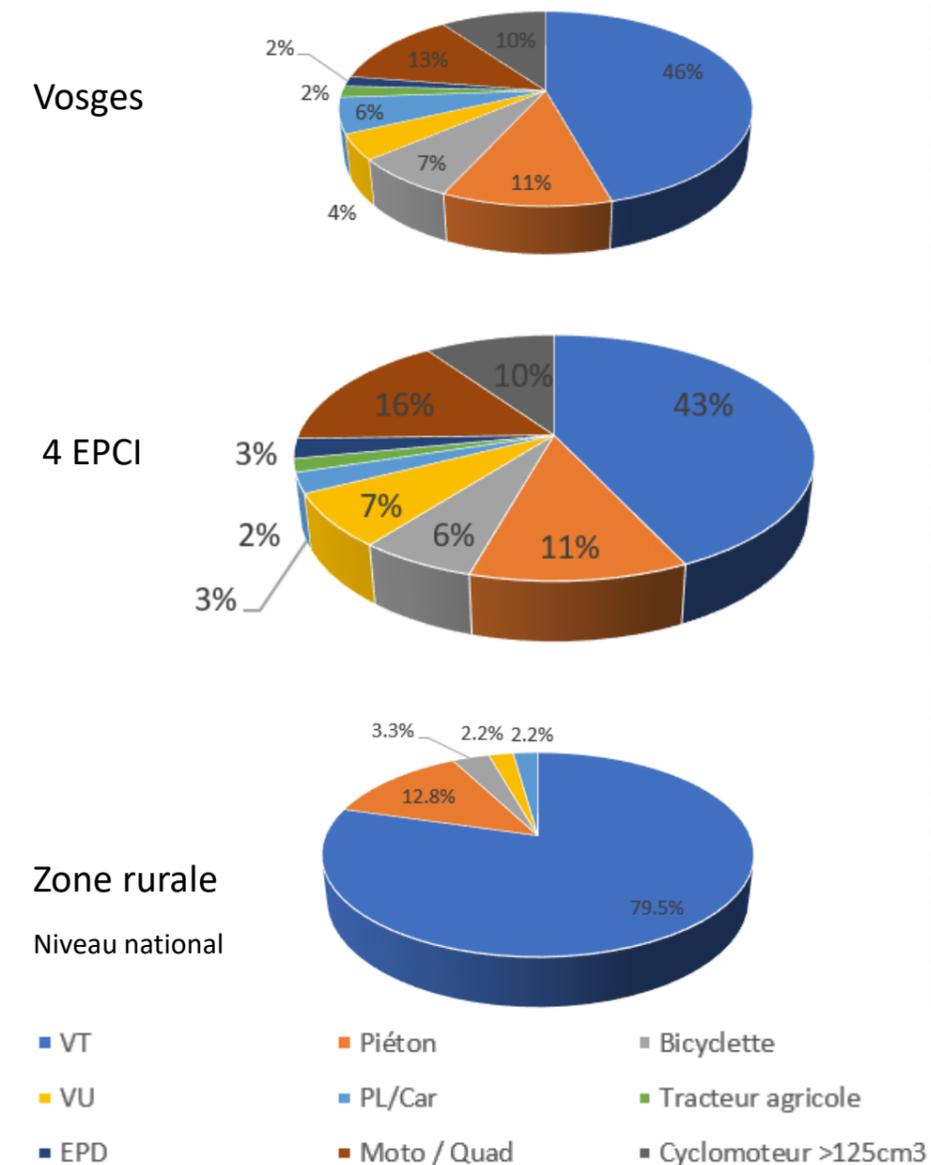
Part des véhicules concernés dans les accidents au sein des 4 EPCI



V : Des cyclistes vulnérables à REMIREMONT



Part des usagers concernés :



Accidentalité des piétons conforme à la moyenne nationale

Source : ONISR / Date de réalisation : Septembre 2023

Accidentalité et mortalité importantes des cyclistes :

- 6 % (soit 7 accidents sur 65) des usagers concernés pour seulement 1,1 à 1,6% de part modale (échelle du bassin de vie)
- + 6 points de mortalité par rapport à moyenne nationale (14% sur le bassin de vie contre 8% à l'échelle nationale)
- Majoritairement localisés en agglomération (+9 points / moyenne nationale)
- Remiremont particulièrement concerné (5 accidents concernant des piétons)

ENJEU IDENTIFIE

Sécuriser les déplacements des modes actifs en général et des cyclistes en particulier, notamment au sein des agglomérations

V : LE THILLOT, des modes actifs à sécuriser en priorité



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



Communauté
des Ballons des Hautes Vosges



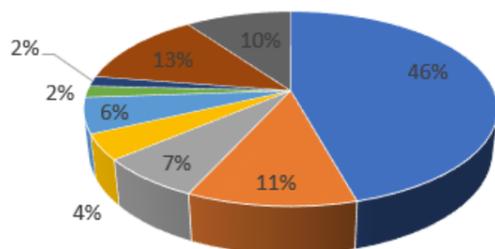
HAUTES
VOSGES
communauté
de communes



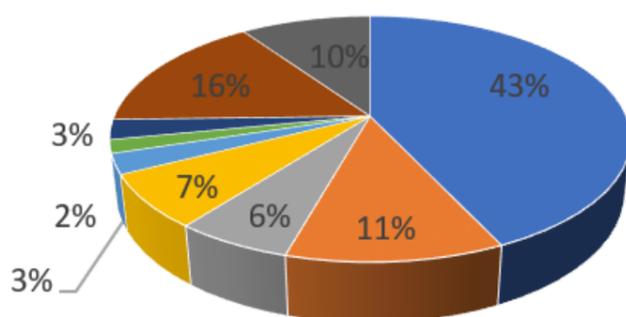
Gérardmer
Hautes Vosges
Communauté de Communes

Part des usagers concernés :

Vosges

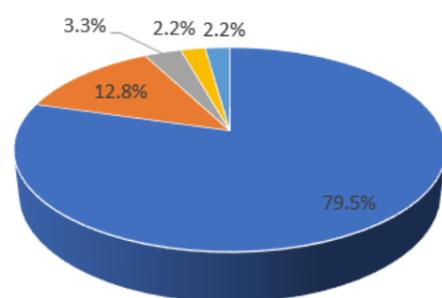


4 EPCI



Zone rurale

Niveau national

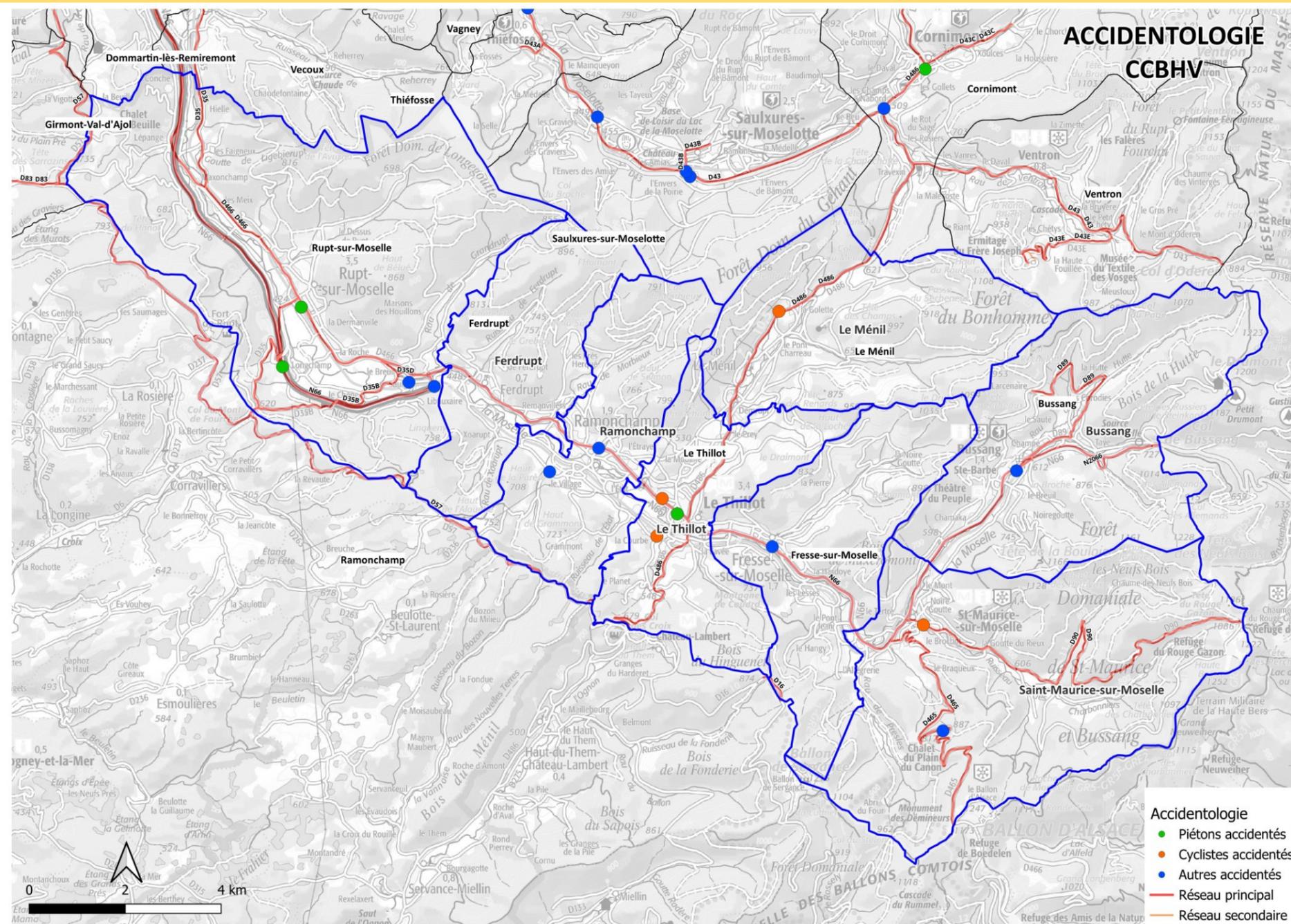


- VT
- VU
- EPD
- Piéton
- PL/Car
- Moto / Quad
- Bicyclette
- Tracteur agricole
- Cyclomoteur >125cm3

Accidentalité des piétons conforme à la moyenne nationale

Accidentalité et mortalité importantes des cyclistes :

- 6 % (soit 7 accidents sur 65 dont 4 accidents sur le territoire de la CCBHV) des usagers concernés pour seulement 1,1 à 1,6% de part modale (échelle du bassin de vie)
- + 6 points de mortalité par rapport à moyenne nationale (14% sur le bassin de vie contre 8% à l'échelle nationale)
- Majoritairement localisés en agglomération (+9 points / moyenne nationale)
- Le Thillot particulièrement concerné (3 accidents concernant un mode actif)



Source : ONISR / Date de réalisation : Septembre 2023

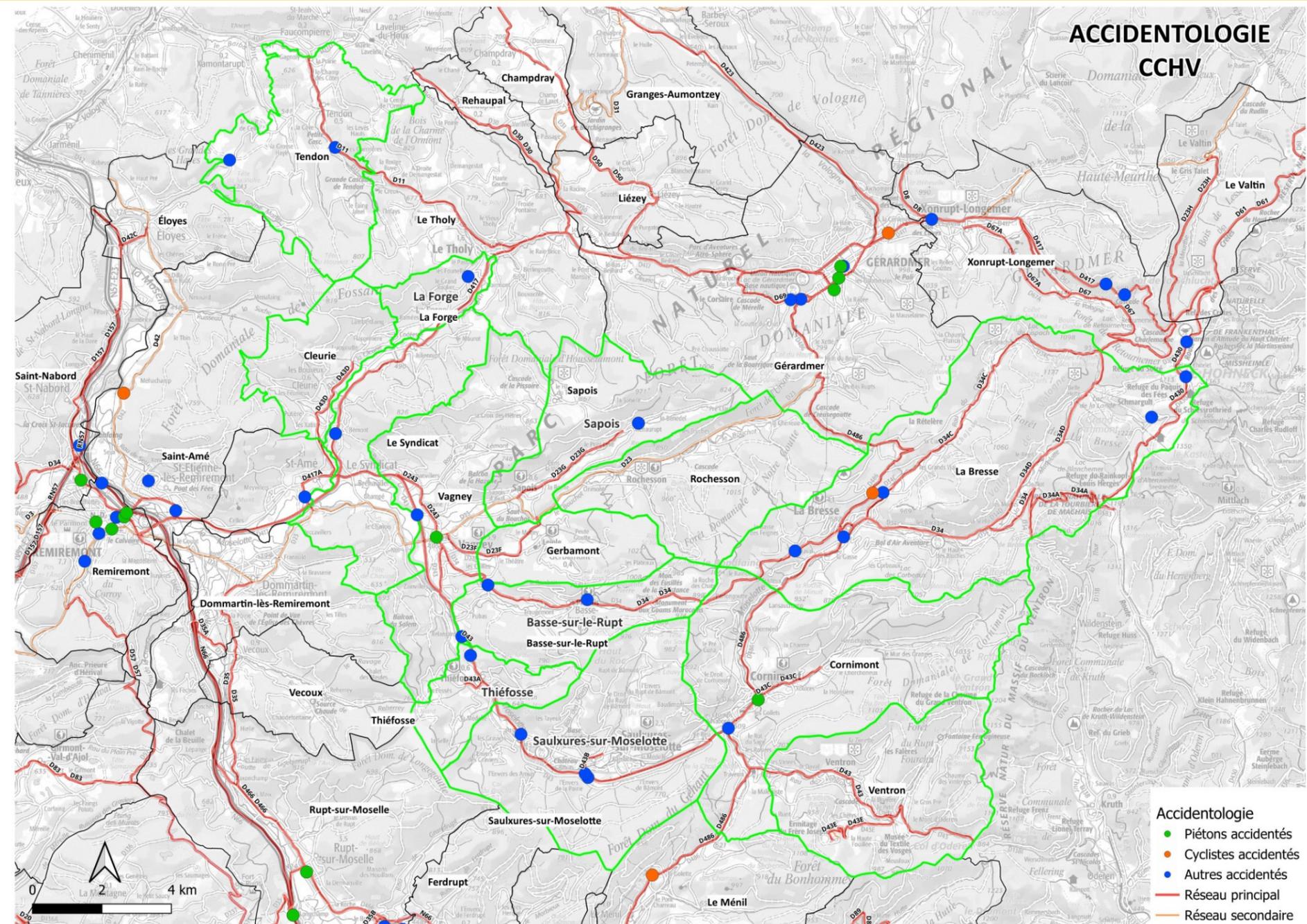
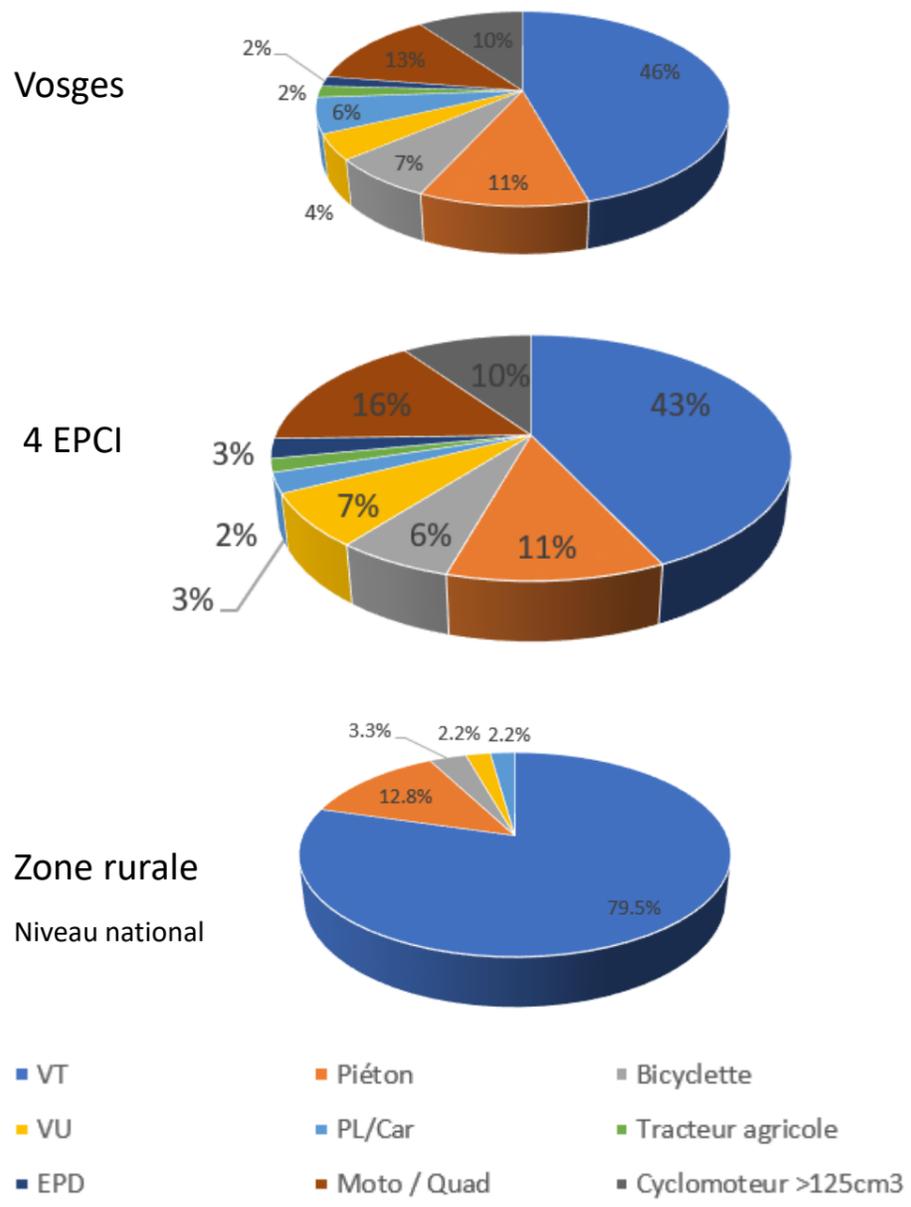


ENJEU IDENTIFIE

Sécuriser les déplacements des modes actifs en général et des cyclistes en particulier, notamment au sein des agglomérations

V : Accidentologie élevée des véhicules motorisés sur les grands axes routiers du territoire

Part des usagers concernés :



Source : ONISR / Date de réalisation : Septembre 2023

2 accidents comprenant des modes actifs sur le territoire sur 18 recensés localisés sur 2 communes :

- La Bresse et Vagney

14 accidents sur 16 impliquant au moins un véhicule motorisé localisé hors agglomération

- Profil accidentologique caractéristique des zones rurales avec 87% des accidents impliquant un véhicule motorisé (légèrement supérieur à la moyenne nationale)

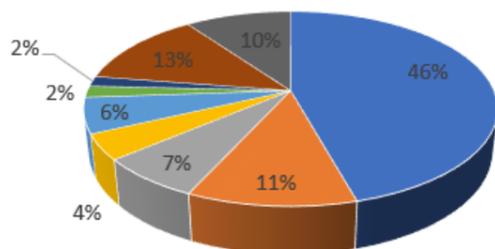
ENJEU IDENTIFIÉ

Comprendre le taux d'accidentologie élevé des déplacements des véhicules motorisés afin de déterminer un plan d'action adapté

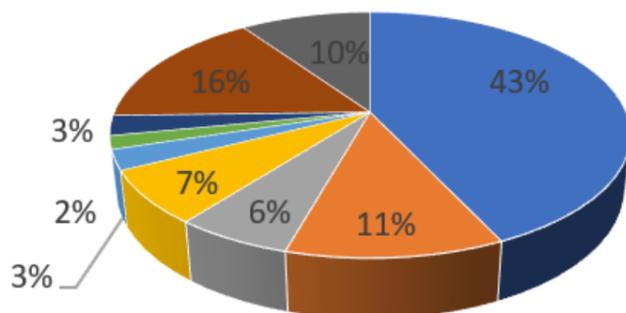
V : Modes actifs vulnérables à GÉRARDMER

Part des usagers concernés :

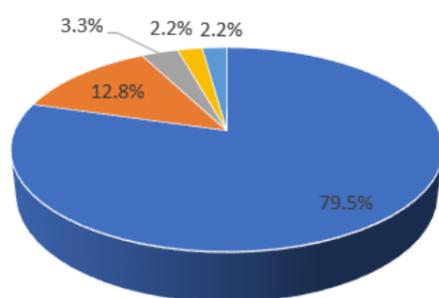
Vosges



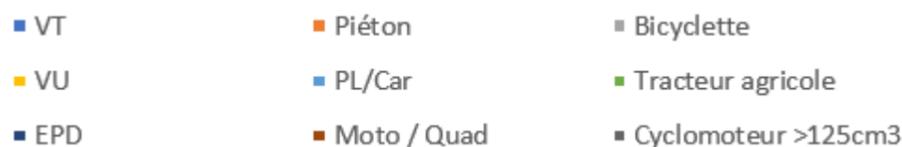
4 EPCI



Zone rurale



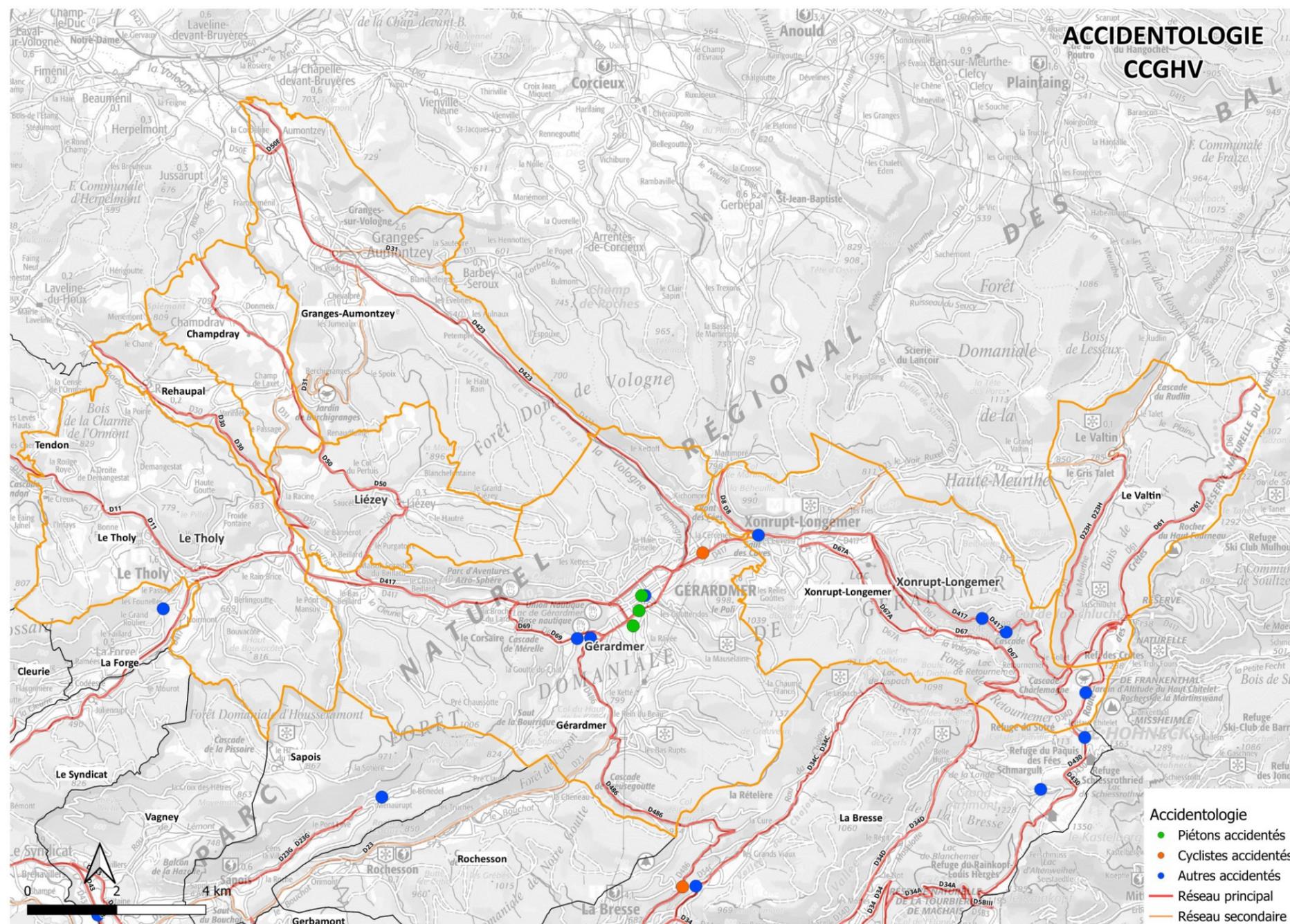
Niveau national



Accidentalité des piétons proche de la moyenne nationale

Accidentalité et mortalité importantes des cyclistes :

- 6 % (soit 7 accidents sur 65) des usagers concernés pour seulement 1,1 à 1,6% de part modale (échelle du bassin de vie)
- + 6 points de mortalité par rapport à moyenne nationale (14% sur le bassin de vie contre 8% à l'échelle nationale)
- Majoritairement localisés en agglomération (+9 points / moyenne nationale)
- Gérardmer particulièrement concerné (4 accidents concernant des modes actifs)



ENJEU IDENTIFIE

Sécuriser les déplacements des modes actifs en général et des cyclistes en particulier, notamment au sein des agglomérations

V : Du covoiturage structuré plutôt à l'ouest du territoire, l'électromobilité plutôt présente à l'Est



Offre de covoiturage

L'offre d'aire de covoiturage est disparate selon les territoires. Sur les 4 EPCI, seulement 2 territoires ont développé cette offre :

- La communauté de communes de la Porte des Vosges Méridionales
 - 2 aires de covoiturage : Dommartin-lès-Remiremont et Saint-Nabord
- La communauté de communes des Hautes Vosges
 - 4 aires de covoiturage : La Bresse, le Syndicat, Thiéfosse et Cornimont.

Les lieux d'implantation sont similaires :

- À proximité de grands axes nationaux (RN57, RN66)
- À proximité d'axes départementaux structurants (RD43, RD486)

Concernant les équipements associés, aucune des aires ne proposent de recharges électriques.

A noter également, qu'aucune aire de covoiturage n'est jalonnée par une signalisation (D21b) et que 2 sur 5 ne présentent pas de panneau de services (CE52 ).

L'aire de Cornimont est connectée directement au réseau Fluo Grand Est (idem que celle présente à Saint-Amé) :

Aire de covoiturage de Saint-Nabord connectée au réseau routier national (RN57) :



L'aire de Thiéfosse propose un aménagement qualitatif et intégrant un espace de repos / pique-nique :



Offre de points de recharge électrique

EPCI	Points de recharge véhicules électriques	Points de recharge vélo à assistance électrique
CCPVM	8	0
CCBHV	8	13
CCHV	4	19
CCGHV	14	9

Pour les véhicules électriques :

Sources : SDEV et Bosch eBike PowerStations / Date de réalisation : Novembre 2023

Sur l'intégralité des 40 communes, 100 bornes réparties en 44 points de recharges.

La commune offrant le plus de bornes est Gérardmer avec 11 points de recharges.

Concernant les lieux d'implantation, la majorité des bornes se situe en centre-bourg et/ou proche d'axes routiers structurants (RN57, RN66, RD43, RD486, RD417 et RD423).

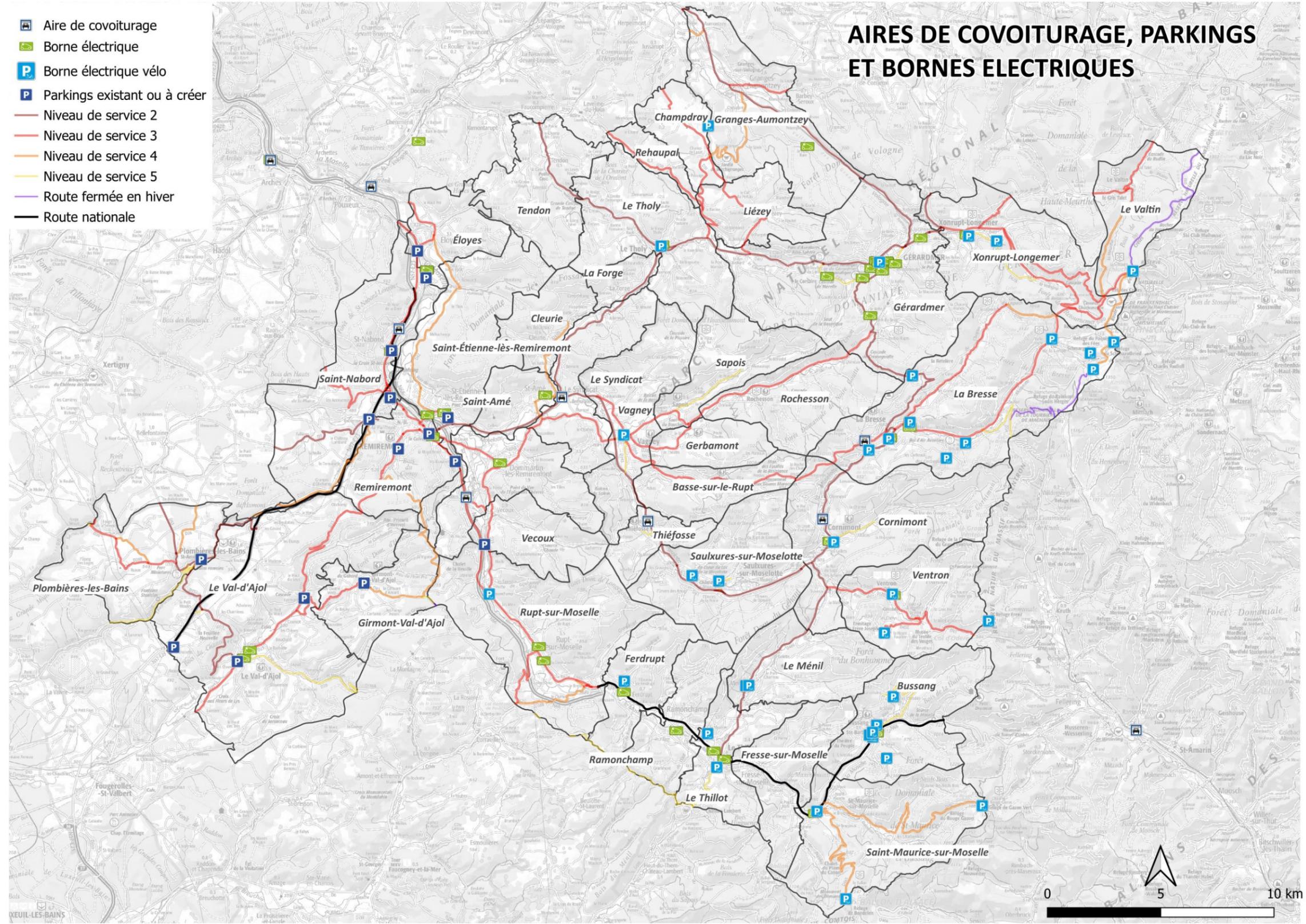
Pour les vélos électriques :

Parmi les 4 territoire, l'offre de points de recharges pour les VAE est disparate. La localisation des points est variée et associés à divers lieux (commerces, office du tourisme, hôtel, camping, etc.)

La commune de La Bresse dispose de l'offre la plus importante avec 10 points de recharges suivi par la commune de Bussang qui dispose de 6 points de recharge pour VAE.

A noter que la communauté de communes des Ballons des Hautes Vosges est sur le point d'accueillir de nouvelles bornes de rechargement portées par le Syndicat Départemental d'Électricité des Vosges (SDEV) dans le cadre du SDIRVE.

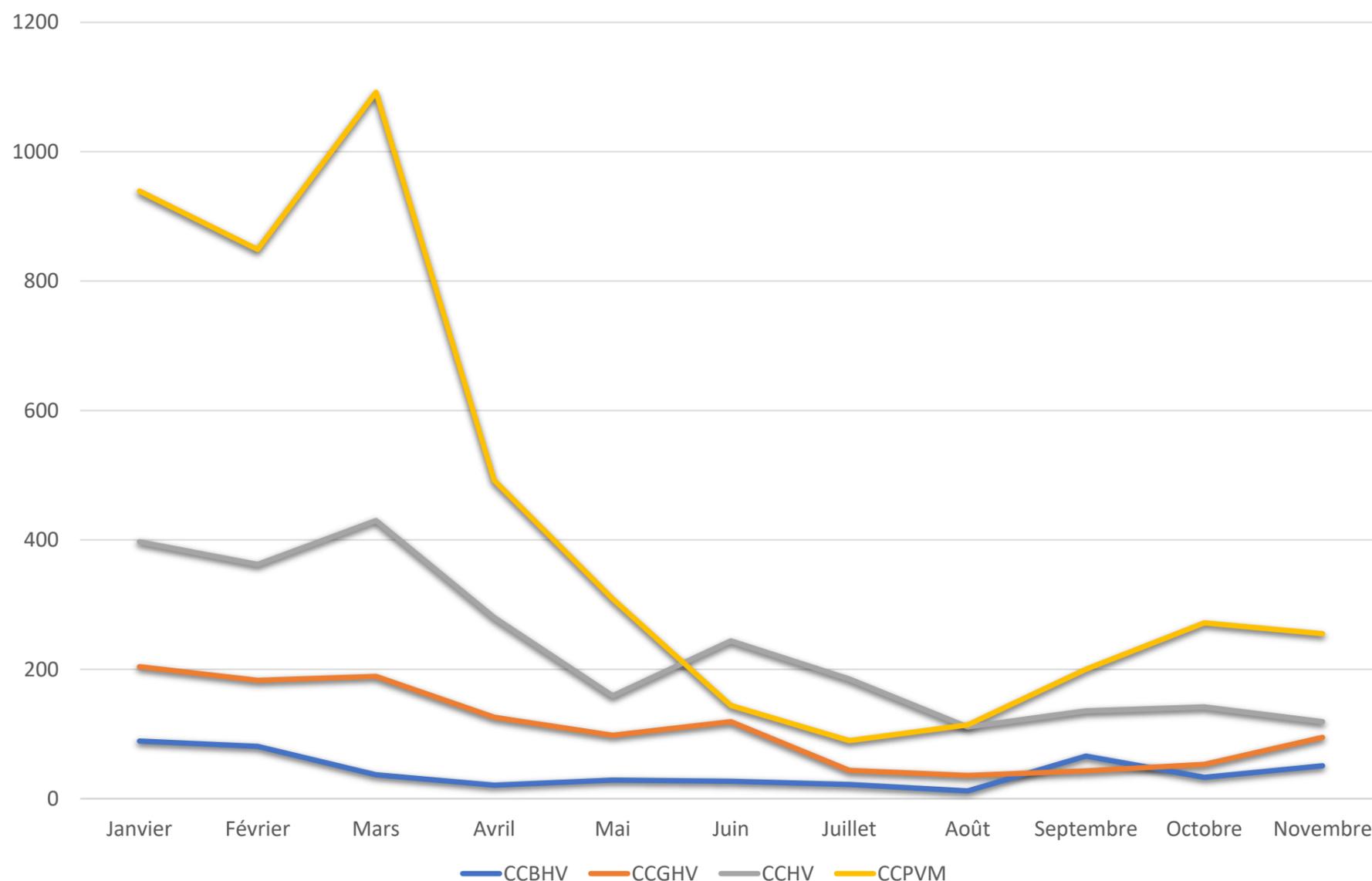
V : Du covoiturage structuré plutôt à l'ouest du territoire, l'électromobilité plutôt présente à l'Est



V : Covoiturage, une demande sensiblement disparate selon les territoires



Evolution du nombre de trajet réalisé en covoiturage sur l'année 2023¹



1 - Source : Observatoire du covoiturage

Une tendance commune pour 3 territoires sur 4

Au cours de l'année 2023, la fréquentation a globalement diminué sur les 4 territoires.

3 territoires sur 4 présentent des tendances similaires avec trois pics de fréquentations :

- Le mois de mars
- Le mois de septembre
- Le mois de novembre

Ces pics pourraient être expliqués par le versement de la prime de 100€ par l'Etat pour 10 trajets réalisés.

Quant au territoire de la CCBHV, sur l'ensemble de l'année 2023, il présente un niveau de fréquentation plutôt stable.

Fréquentation moyenne mensuelle en 2023 / EPCI

CCPVM	432
CCBHV	43
CCHV	233
CCGHV	108



ENJEUX IDENTIFIES

- 1 - Stabiliser la fréquentation sur la CCPVM et CCHV
- 2 - Rendre attractif le covoiturage pour la CCBHV et la CCGHV

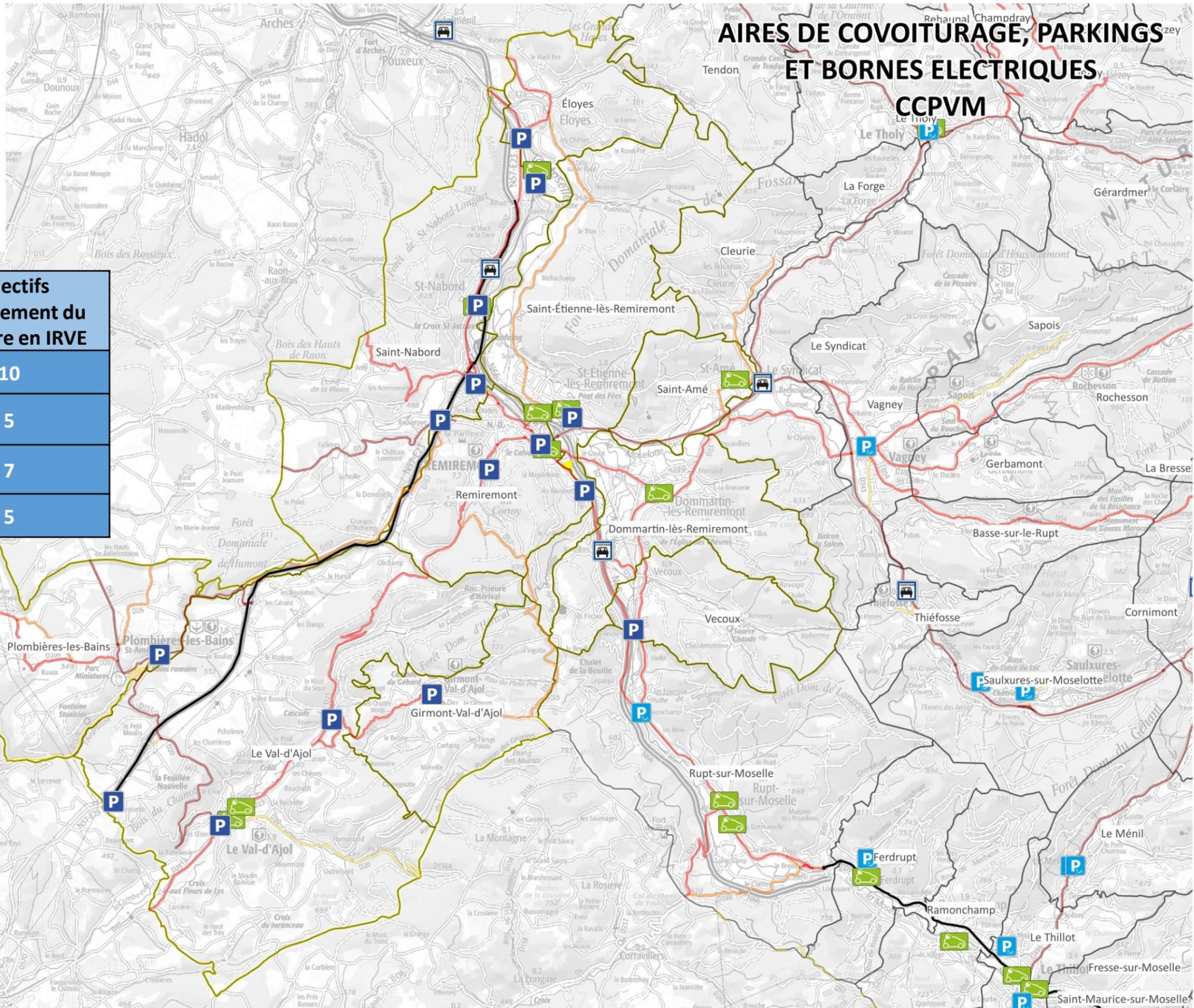
V : Des centres-bourgs concentrant l'offre d'électromobilité, une offre à étendre spatialement



POUR RAPPEL :

- 100 BORNES DE RECHARGE ÉLECTRIQUE réparties en 44 points de recharges sur le bassin de vie
- Localisation points principalement en **Centre-Bourg et à proximité des axes routiers structurant**
- Absence de points de recharge pour Vélo à Assistance Electriques (VAE) sur le territoire de la CCPVM

- Aire de covoiturage
- Borne électrique
- Borne électrique vélo
- Parkings existant ou à créer
- Niveau de service 2
- Niveau de service 3
- Niveau de service 4
- Niveau de service 5
- Route fermée en hiver
- Route nationale



AIRES DE COVOITURAGE, PARKINGS ET BORNES ELECTRIQUES CCPVM

EPCI	Points de recharge aujourd'hui	Nombre d'habitant	Objectif au ratio SDIRVE	Objectifs d'équipement du territoire en IRVE
CCPVM	8	29 260	1 Borne = 3000 habitants	10
CCBHV	8	13 670		5
CCHV	4	21 195		7
CCGHV	14	14 260		5

Mise en perspective

Orientation d'implantation suggérée selon SDIRVE

- Longue durée : plus de 3h**
- Associé à un commerce (privé)
 - Lieu d'emploi
 - Sur les parkings (aires de covoiturage, gares)

- Moyenne durée : entre 1h et 3h**
- Centre-bourg avec commerce
 - Equipements sportifs et/ou culturels
 - Site touristique

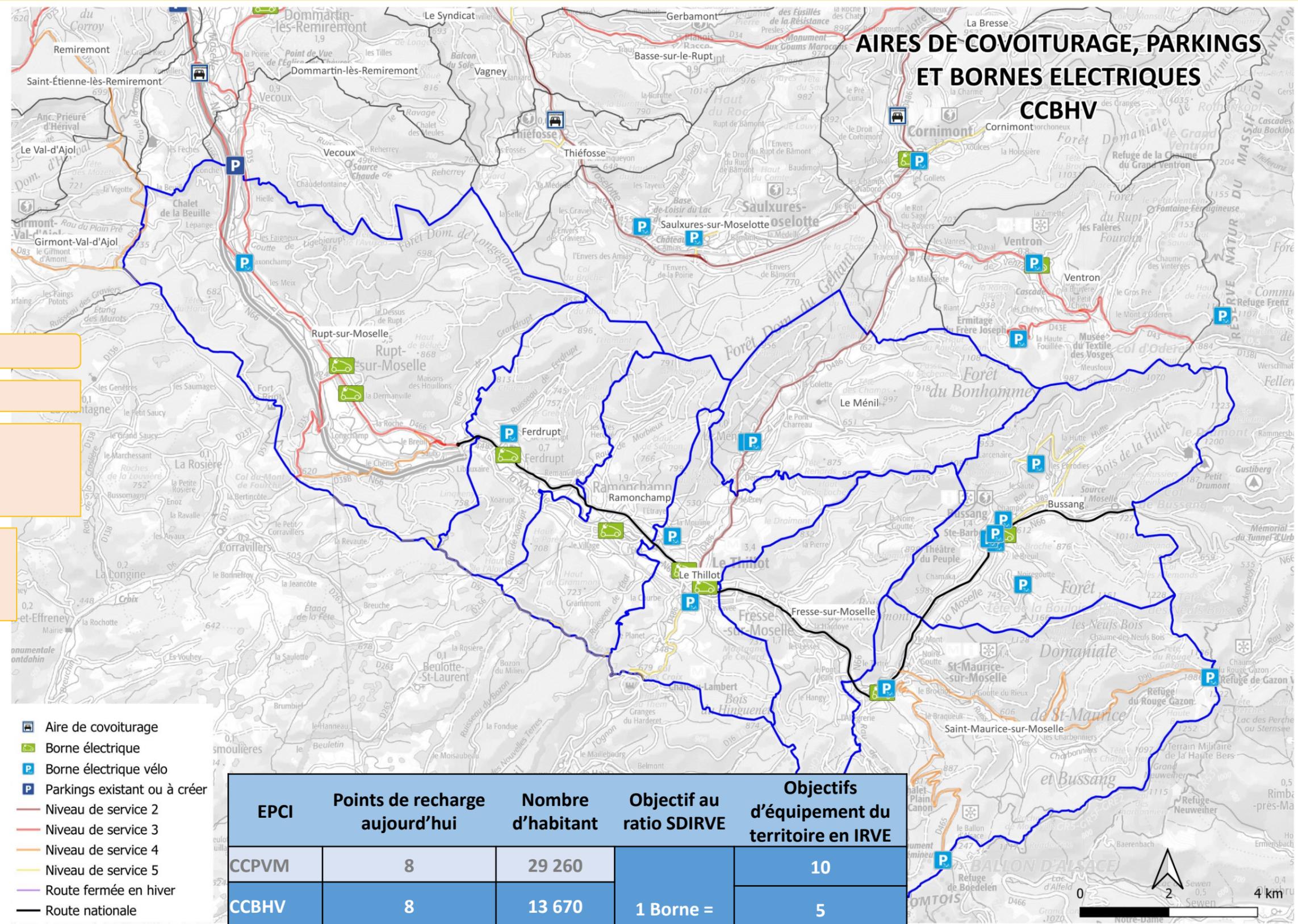
- Courte durée : entre 20min et 2h**
- A proximité des grands axes routiers
 - Sur les parkings des gares (autopartage et taxi)
 - Site touristique

Sources : CCPVM, CCHV, Data gov, SDEV et Bosch eBike PowerStations / Date de réalisation : Novembre 2023

V : Des centres-bourgs concentrant l'offre d'électromobilité, une offre à étendre spatialement



- POUR RAPPEL :**
- 100 BORNES DE RECHARGE ÉLECTRIQUE réparties en 44 points de recharges sur le bassin de vie
 - Localisation : points principalement en Centre-Bourg et à proximité des axes routiers structurant
 - Offre de points de recharge pour Vélo à Assistance Electriques (VAE) sur le territoire de la CCBHV



AIRES DE COVOITURAGE, PARKINGS ET BORNES ELECTRIQUES CCBHV

- Mise en perspective**
- Orientation d'implantation suggérée selon SDIRVE
- Longue durée : plus de 3h**
- Associé à un commerce (privé)
 - Lieu d'emploi
 - Sur les parkings (aires de covoituration, gares)
- Moyenne durée : entre 1h et 3h**
- Centre-bourg avec commerce
 - Equipements sportifs et/ou culturels
 - Site touristique
- Courte durée : entre 20min et 2h**
- A proximité des grands axes routiers
 - Sur les parkings des gares (autopartage et taxi)
 - Site touristique

- Aire de covoituration
- Borne électrique
- Borne électrique vélo
- Parkings existant ou à créer
- Niveau de service 2
- Niveau de service 3
- Niveau de service 4
- Niveau de service 5
- Route fermée en hiver
- Route nationale

EPCI	Points de recharge aujourd'hui	Nombre d'habitant	Objectif au ratio SDIRVE	Objectifs d'équipement du territoire en IRVE
CCPVM	8	29 260	1 Borne = 3000 habitants	10
CCBHV	8	13 670		5
CCHV	4	21 195		7
CCGHV	14	14 260		5

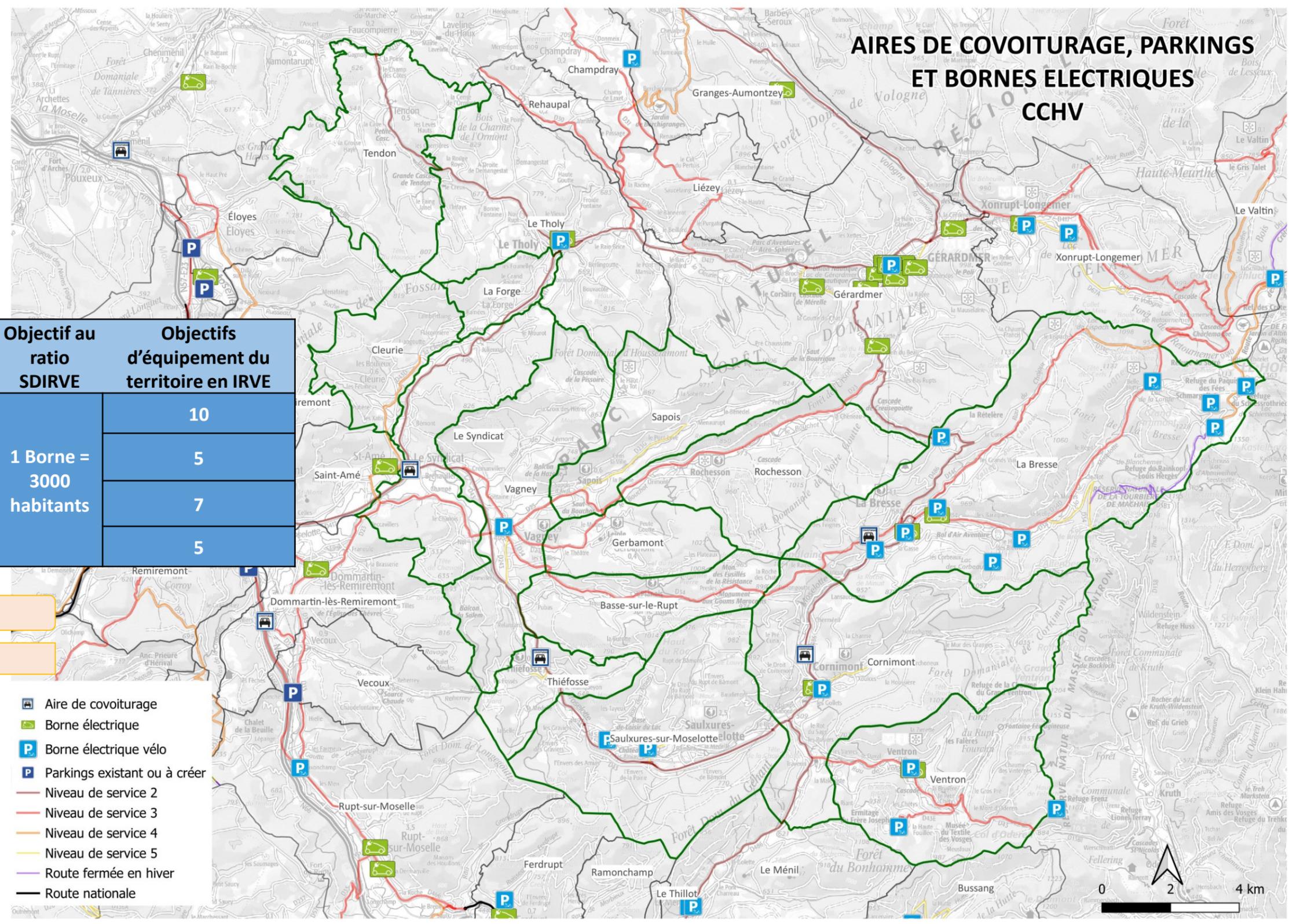
Sources : CCPVM, CCHV, Data gov, SDEV et Bosch eBike PowerStations / Date de réalisation : Novembre 2023



V : LA BRESSE concentrant l'offre d'électromobilité, une offre à étendre spatialement



- POUR RAPPEL :**
- 100 BORNES DE RECHARGE ÉLECTRIQUE réparties en 44 points de recharges sur le bassin de vie
 - Localisation : points principalement en **Centre-Bourg** et à **proximité des axes routiers structurant**
 - CCHV disposant de l'offre de points de recharge pour Vélo à Assistance Electriques (VAE) la plus importante des 4 territoires



AIRES DE COVOITURAGE, PARKINGS ET BORNES ELECTRIQUES CCHV

EPCI	Points de recharge aujourd'hui	Nombre d'habitant	Objectif au ratio SDIRVE	Objectifs d'équipement du territoire en IRVE
CCPVM	8	29 260	1 Borne = 3000 habitants	10
CCBHV	8	13 670		5
CCHV	4	21 195		7
CCGHV	14	14 260		5

Mise en perspective

Orientation d'implantation suggérée selon SDIRVE

Longue durée : plus de 3h

- Associé à un commerce (privé)
- Lieu d'emploi
- Sur les parkings (aires de covoiturage, gares)

Moyenne durée : entre 1h et 3h

- Centre-bourg avec commerce
- Equipements sportifs et/ou culturels
- Site touristique

Courte durée : entre 20min et 2h

- A proximité des grands axes routiers
- Sur les parkings des gares (autopartage et taxi)
- Site touristique

- Aire de covoiturage
- Borne électrique
- Borne électrique vélo
- Parkings existant ou à créer
- Niveau de service 2
- Niveau de service 3
- Niveau de service 4
- Niveau de service 5
- Route fermée en hiver
- Route nationale

Sources : CCPVM, CCHV, Data gouv, SDEV et Bosch eBike PowerStations / Date de réalisation : Novembre 2023

V : GERARDMER concentrant l'offre d'électromobilité, une offre à étendre spatialement



POUR RAPPEL :

- 100 BORNES DE RECHARGE ÉLECTRIQUE réparties en 44 points de recharges sur le bassin de vie
- Localisation : points principalement en Centre-Bourg et à proximité des axes routiers structurant
- Offre de points de recharge pour Vélo à Assistance Electriques (VAE) concentré sur 2 communes sur le territoire de la CCGHV

- Aire de covoiturage
- Borne électrique
- Borne électrique vélo
- Parkings existant ou à créer
- Niveau de service 2
- Niveau de service 3
- Niveau de service 4
- Niveau de service 5
- Route fermée en hiver
- Route nationale

AIRES DE COVOITURAGE, PARKINGS ET BORNES ELECTRIQUES CCGHV

EPCI	Points de recharge aujourd'hui	Nombre d'habitant	Objectif au ratio SDIRVE	Objectifs d'équipement du territoire en IRVE
CCPVM	8	29 260	1 Borne = 3000 habitants	10
CCBHV	8	13 670		5
CCHV	4	21 195		7
CCGHV	14	14 260		5

Orientation d'implantation suggérée selon SDIRVE

Longue durée : plus de 3h

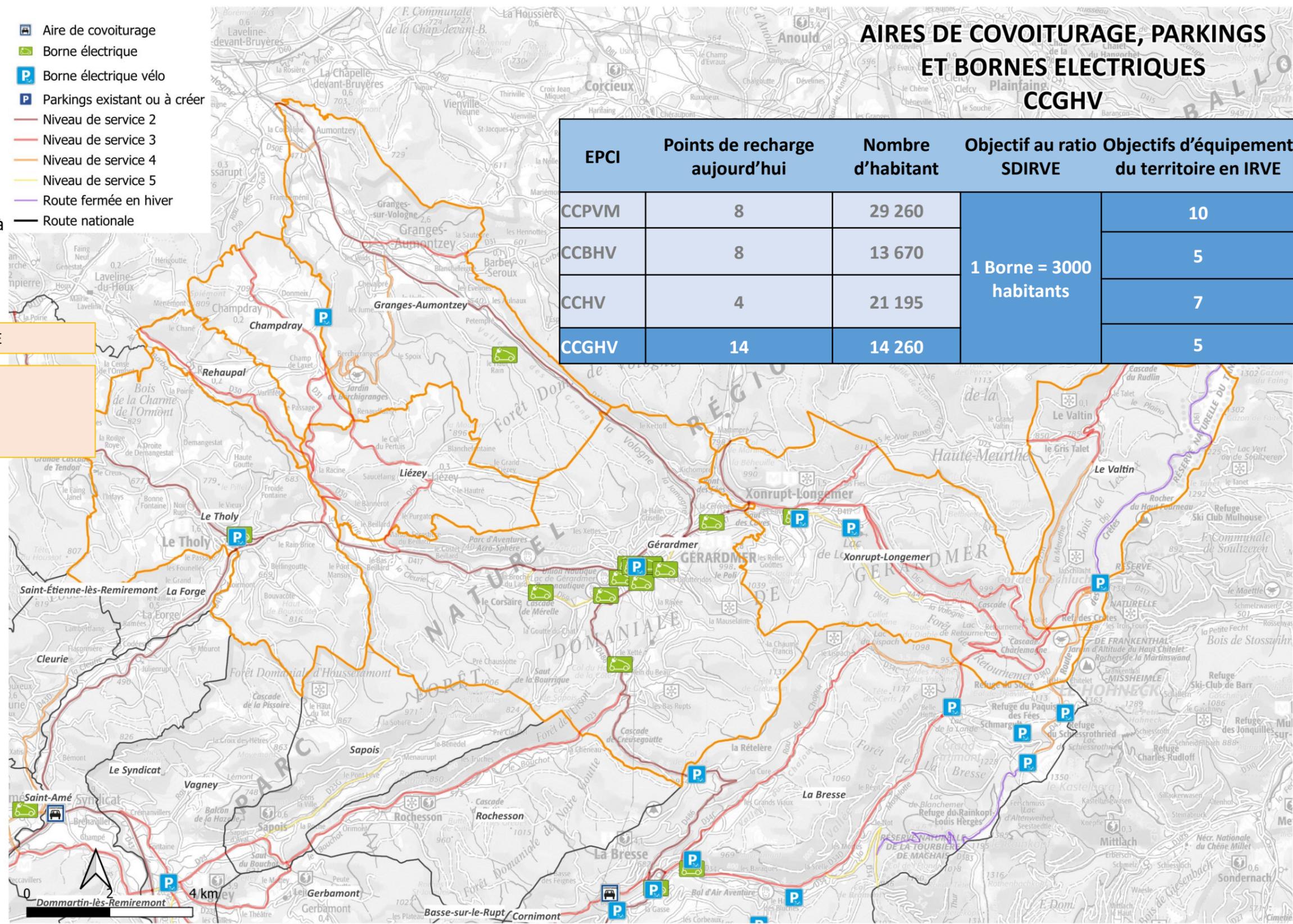
- Associé à un commerce (privé)
- Lieu d'emploi
- Sur les parkings (aires de covoiturage, gares)

Moyenne durée : entre 1h et 3h

- Centre-bourg avec commerce
- Equipements sportifs et/ou culturels
- Site touristique

Courte durée : entre 20min et 2h

- A proximité des grands axes routiers
- Sur les parkings des gares (autopartage et taxi)
- Site touristique



Sources : CCHV, Data gov, SDEV et Bosch eBike PowerStations / Date de réalisation : Novembre 2023

"Avec les machines à vapeur et avec l'électricité, l'insomnie du monde a commencé"



Guglielmo FERRERO
Historien et essayiste italien, 1871 - 1942

IV : Offre de transport en commun essentiellement saisonnalisée en hiver



Offre de transport en commun saisonnière

L'offre de transport en commun se voit enrichie par 4 dispositifs reliant principalement :

- Les stations de ski
- La route des crêtes

Les 3 dispositifs identifiés :

LA NAVETTE DES CRÊTES

8 lignes desservant 2 départements :

- Haut-Rhin
- Vosges

Période de fonctionnement (2022-2023 : juillet à sept.)

Pour le périmètre d'étude, 3 lignes circulent sur le territoire :

- Ligne 2 : Gérardmer <-> Col de la Schlucht <-> Munster
 - 16 bus/jour (8 allers et 8 retours)
 - Amplitude : de 8h à 17h50
- Ligne 6 : Remiremont <-> Gérardmer
 - 3 bus le matin uniquement pour réaliser Remiremont ->Gérardmer
 - 2 bus l'après-midi pour réaliser Gérardmer -> Remiremont
- Ligne 7 : Epinal <-> Gérardmer
 - 2 bus le matin uniquement pour réaliser Epinal ->Gérardmer
 - 1 bus l'après-midi pour réaliser Gérardmer -> Epinal

LA NAVETTE DES NEIGES

Période de fonctionnement (en 2022-2023 : du 17 décembre 2022 au 12 mars 2023)

3 lignes sillonnent le territoire de Gérardmer :

- Navette principale « Mouselaine »
 - Entre 19 et 20 bus/jour
 - Amplitude : de 8h à 17h50
- Navette périphérique « Hôtels »
 - Entre 2 et 4 bus/jour
 - Amplitude : de 8h à 17h50
- Navette intersite « Mouselaine – Bas-Rupts »
 - 17 bus/jour
 - Amplitude : de 8h45 à 17h30

3 lignes sillonnent la vallée de la Moselle :

- De la commune le Thillot au Ballon d'Alsace
- De la commune le Thillot à la station Rouge Gazon
- De la commune de Bussang à la station Larcenaire

LE BUS HIVERNAL

Période de fonctionnement (hiver 2022 – 2023 du 17 décembre au 5 mars) :

- **Vacances de Noël, Week-end de janvier, Vacances de février**
- **Une fréquentation en baisse de 11,45% (2022-23) avec 15 160 entrées**

3 lignes reliant les stations de ski et le centre-bourg de la Bresse :

- Ligne A (appelé aussi Bus hivernal) : Hôtel les Chatelminés à Lunelle – Liernart
- Ligne B : Pont de Brâmont à Station La Bresse Hohneck
- Ligne C : Hôtel les Chatelminés à Station La Bresse Hohneck

Fréquentation

Fréquentation navette des Neiges desservant le Ballon d'Alsace

Années	Semaine de Noël Du 17 au 24 décembre	Semaine du nouvel an Du 26 décembre au 1 ^{er} janvier	février 2023 Du 18 au 19	février 2023 Du 20 au 26	février - mars 2023 Du 27 au 05
Utilisateurs payants	6	0	42	107	14
gratuits	0	0	0	13	0
Total	6	0	42	120	14

Source : Région Grand Est

- La période la plus fréquentée est : les vacances de février
- La majorité de la clientèle paye le déplacement bien qu'il soit indiqué une gratuité sur la fiche horaire (photo A ci-contre).

Fréquentation navette des Neiges desservant la station Rouge Gazon

Mensuel	Février 2023 Du 04 au 11	Février 2023 Du 12 au 17
Utilisateurs payants	93	123
gratuits	0	42
Total	93	165

Source : Région Grand Est

Fréquentation navette des Neiges desservant la station Larcenaire

Années	2015	2017	Décembre 2019	2020	Décembre 2021	Février 2022	Décembre 2022	Février 2023
Utilisateurs payants	462	151	296	28	0	0	0	0
gratuits	190	99	165	0	112	777	0	546
Total	652	250	461	28	112	777	0	546

Source : Région Grand Est

- La fréquentation du bus des neiges est en hausse depuis la période covid avec un pic en février 2022
- La période la plus fréquentée est : les vacances de février

V : Desserrer l'étau de l'automobile sur les sites remarquables du territoire



Une offre de randonnée pédestre à protéger

Le périmètre d'étude bénéficie d'une plénitude d'itinéraires de randonnées dont la promotion est un des principaux atouts touristiques (voir reportage photo ci-contre). L'entretien est réalisé en majorité par le Club Vosgien, véritable institution régionale rayonnant au niveau local.

Ces promenades pédestres permettent de découvrir de nombreux éléments du terroir local : paysage d'eau (lac, étang, cascade), la forêt, les nombreux sommets,....

Dans le cadre de leurs actions, les offices du tourisme communal poursuivent la promotion et réinventent même l'offre avec :

- Les sentiers musicaux* sur le territoire de la CCPVM
- La promotion d'un tourisme « slow »

*Qu'est-ce qu'un Sentier Musical ?

Il s'agit d'une offre culturelle, musicale et patrimoniale : ce parcours, installé en extérieur, est destiné à faire découvrir chaque année une nouvelle commune et à attirer l'attention sur quelques-uns de ses lieux d'intérêt, d'une autre manière.

Cependant, la surfréquentation de certains sites se traduit par :

- La présence de stationnements sauvages et anarchiques au pied des sites touristiques dégrade l'expérience et menace certains sites.
- Des chemins de randonnée creusés par de nombreux passages (piétinements des sites naturels)

Exemple : le sommet du Hohneck



88% des touristes utilisent la voiture pour se déplacer

Une offre de randonnée VTT diffuse

De nombreux itinéraires et niveaux de difficulté sont présents sur le territoire (voir reportage photo ci-contre).

Les points de départ de circuits sont principalement liés au village « station » que sont :

- Gérardmer
- La Bresse

Mais également présents dans les villes de :

- Cornimont
- Remiremont

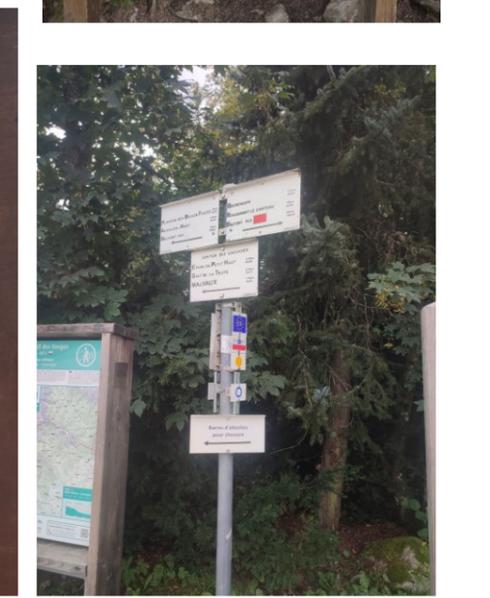
En 2024, la ville de Remiremont verra son nouveau stade VTT ouvrir. Il permettra la pratique du VTT sur + de 8 km avec 4 niveaux de difficulté. Il accueillera des compétitions et bénéficie d'une piste accessible PMR.



En 2023, le PETR Remiremont et ces Vallées lance une étude sur la fréquentation et l'accès aux sites touristiques. 6 sites pilotes sont retenus pour faire l'objet d'expériences novatrices en matière d'accessibilité et de promotion :

- Gorges de Crosery
- Les tourbières et lacs de Lispach
- Le Haut du têt
- Lac de Longemer
- Cascades de Tendon
- Sommet du Hohneck
- Lac des Corbeaux

V : Desserrer l'étau de l'automobile sur les sites remarquables du territoire



 **ENJEUX IDENTIFIES**

- 1 -** Sauvegarder et protéger les sites naturels de la surfréquentation touristique
- 2 -** Diversifier l'accessibilité des sites naturels par d'autres modes que l'automobile
- 3 -** Organiser le stationnement auprès des sites naturels (réduire l'effet d'accumulation au pied des sites)

V : Portrait de l'offre et services de mobilité

Synthèse Entretien – CCPVM



Elus interviewés :

Madame la présidente
LOUIS Catherine

Monsieur le Vice-président de la mobilité
TISSERAND Jean-Benoît

Monsieur le Vice-président au tourisme
DAVAL Ludovic



Notification de l'offre de mobilité par mode



NOTIFICATION	
3	Complète
2	Suffisante
1	Insuffisant

Atouts / Faiblesses du territoire

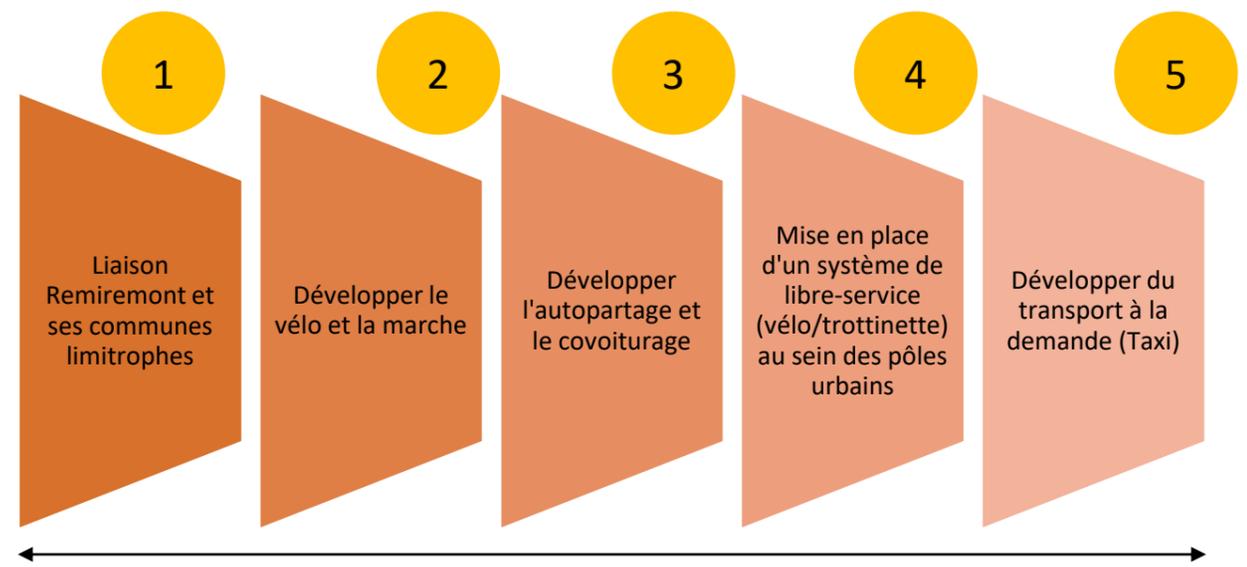
Atouts

- Itinéraire de randonnée
- Attrait paysager
- Equipements sportifs (VTT/Trail/Cyclotourisme)
- Attrait des centres-villes (Remiremont, St-Etienne-lès-Remiremont)
- Gare TGV de Remiremont + Train
- Voie Verte des Hautes-Vosges
- Bassin de vie attractif (emploi, commerces, logistique et services)

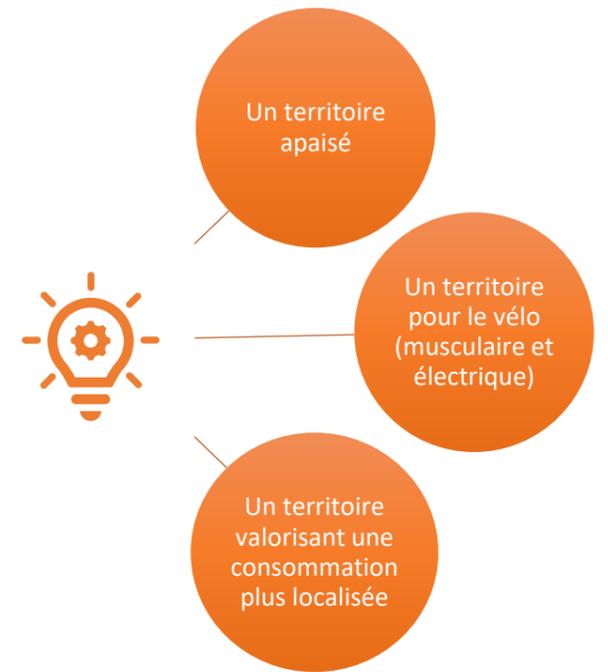
Faiblesses

- Nombre insuffisant de stationnements vélos et non sécurisés
- Manque d'infrastructures cycles et problématique de sécurité des déplacements à vélo
- Navette solidaire (destinée aujourd'hui à un unique quartier)
- Architecture du réseau viaire (héritage historique et lié aux contraintes topographiques)

Actions à mettre en place



Le territoire de demain



V : Portrait de l'offre et services de mobilité

Synthèse Entretien – CCPVM



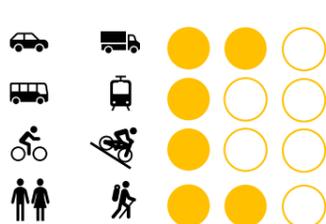
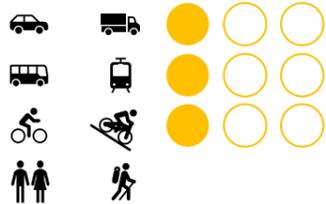
Notification de l'offre de mobilité par mode

Atouts du territoire

Faiblesses du territoire

Distance et modes à privilégier

Propositions d'actions à mettre en place / pistes de réflexion



NOTIFICATION	
3	Complète
2	Suffisante
1	Insuffisant



Offre de stationnement et gestion en zone bleue

Desserte ferroviaire

Desserte routière

Voie verte des Hautes Vosges

Densité de commerces en centre-bourg

Territoire accessible en voiture

Attractivité du centre-ville de Remiremont (planning d'animation riche)



Absence d'offre autour de l'autopartage

Offre autour du covoiturage insuffisant (culture de l'autosolisme)

Transport en commun (problème de cadencement, remplissage, accès billettique, fréquence du ramassage scolaire)

Forfait mobilité non déployé

Manque d'infrastructures dédiées aux cycles

Déplacements cycles non sécurisés

Fiabilité de l'offre ferroviaire

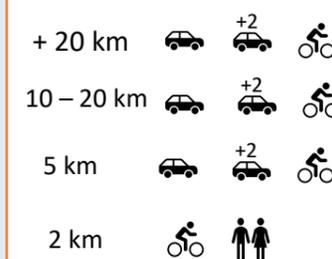
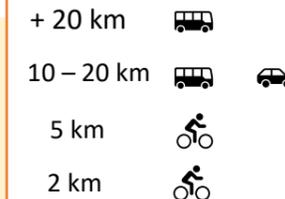
Connexion entre la Voie Verte des Hautes Vosges et les itinéraires VTT – Centre bourg

Remiremont : non cohérence entre les zones de stationnement payant, zones bleues et zones gratuites

Cohabitation difficile entre les modes (vélo - marche- voiture)

Problème d'éclairage occasionnant des zones insécuritaires pour les déplacements piétons

Difficulté ponctuelle à recruter



Portage politique du développement des modes actifs (infrastructure, offre, communication)

Valoriser les parkings extérieurs (comme le Champs de Mars) et mettre en place un système de navette pour répondre aux mobilités pendulaires

Gestion des livraisons via des navettes (limités les camions en centre-ville)

Développer l'offre touristique verte

Rendre attractif le territoire pour l'accueil d'habitants

Mieux organiser les livraisons en créant des hubs de mobilité

V : Portrait de l'offre et services de mobilité

Synthèse Entretien – CCBHV



Elus interviewés :

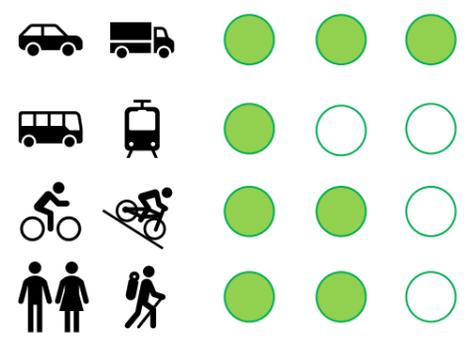
Monsieur le président
PEDUZZI Dominique

Monsieur le Vice-président de la mobilité
RIGOLLET Thierry

Conseillère déléguée au tourisme
SCHMERBER Daniele



Notification de l'offre de mobilité par mode



NOTIFICATION	
3	Complète
2	Suffisante
1	Insuffisant

Atouts / Faiblesses du territoire

Atouts

Voie Verte des Hautes Vosges

La Moselle (rivière)

Qualité paysagère, des parcours de randonnée et des sentiers ludiques

Offre touristique hivernale

Itinéraires de randonnée et sentiers ludiques

Route des Forts

Faiblesses

Contraintes liées à la topographie du territoire et 2 coupures physiques (Moselle et RN66) bien que des ouvrages soient disponibles (non suffisant pour relier les deux rives)

Absence de structuration de la pratique du covoiturage

Absence de magasin pour acheter du matériel de randonnée

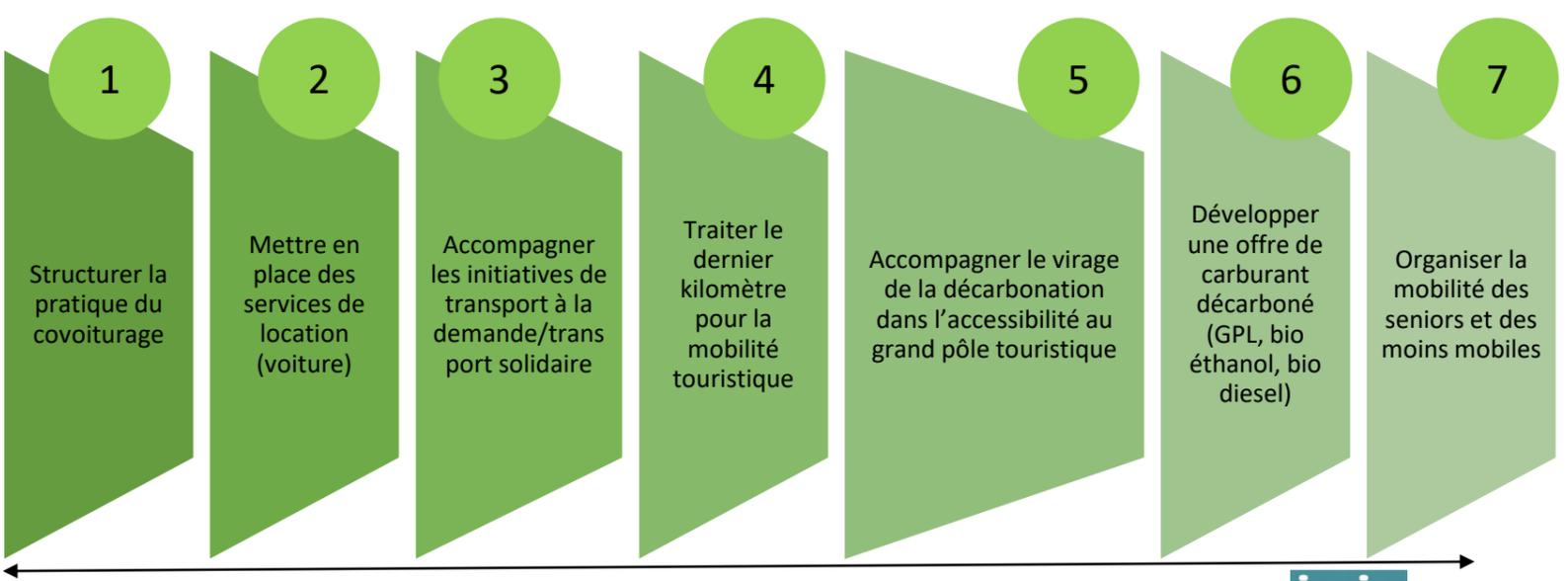
Absence de connexion de la voie verte avec les centres-bourgs

Diversité de l'offre de carburant décarboné
Connection TGV et la vallée de la Moselle

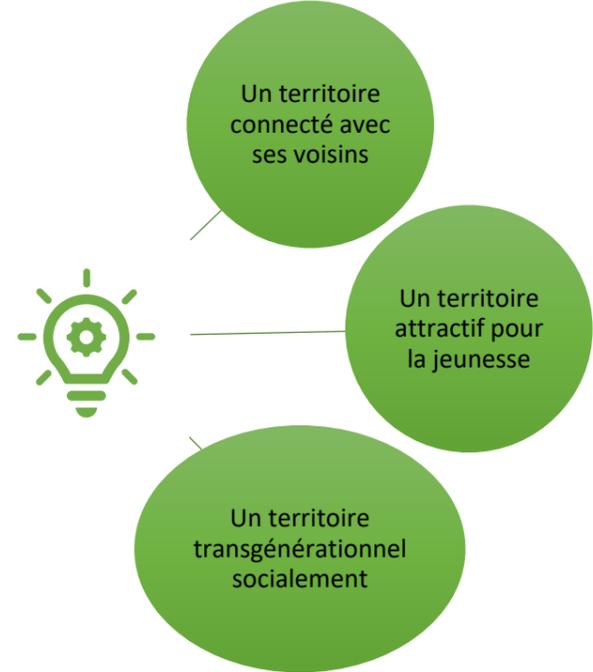
Absence ou manque de connexion vers l'Ouest (Alsace) et Nord-Sud

Déviations routières non prolongées jusqu'à la commune de Ferdrupt

Actions à mettre en place



Le territoire de demain



V : Portrait de l'offre et services de mobilité

Synthèse Entretien – CCBHV



Notification de l'offre de mobilité par mode



NOTIFICATION	
3	Complète
2	Suffisante
1	Insuffisant

Atouts du territoire



Voie Verte des Hautes Vosges

Qualité paysagère et offre de loisirs

Offre ferroviaire

RN66 : axe routier qui permet de rejoindre les autres pôles urbains

Absence de problème de circulation

Entreprise "Bluntzer" disposant d'un pack mobilité (douche, vestiaire et abris pour le vélo + une aide indemnité kilométrique pour les employés habitant à plus de 10 km)

Faiblesses du territoire



Interconnexion entre les modes (bus - train, bus - vélo)

Offre de transport en commun ne répond pas au rythme de vie (non adaptable)

Offre de stationnement non sécurisée et peu nombreuse

Mobilité solidaire (autonomie des personnes, garage solidaire)

Saint-Maurice-sur-Moselle : village enclavé avec un axe concentrant les flux de circulation

Loin des pôles de vie

Difficultés à recruter

Distance et modes à privilégier



Propositions d'actions à mettre en place / pistes de réflexion

Créer une offre de mobilité adaptative selon les besoins

Développer une offre de mobilité solidaire

Sensibiliser et accompagner les usagers dans le changement de mentalité (objectif report modal, rationalisation des déplacements)

Déviation routière au niveau de Le Thillot pour limiter le trafic de transit

Favoriser et attirer les activités sur le territoire

Favoriser la consommation locale

Redynamiser l'attractivité du territoire notamment pour l'emploi avec une politique de réindustrialisation

V : Portrait de l'offre et services de mobilité

Synthèse Entretien – CCHV



Elus interviewés :

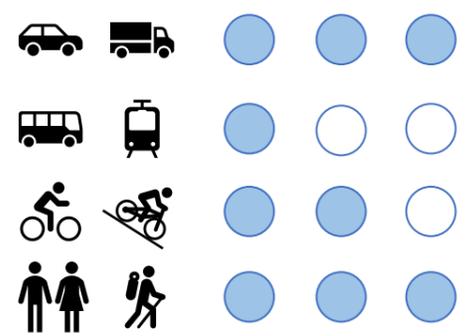
Monsieur le président
HOUOT Didier

Monsieur le Vice-président de la mobilité
GERARD Clément

Monsieur le Vice-président au tourisme
MATHIEU Jérôme



Notification de l'offre de mobilité par mode



NOTIFICATION	
3	Complète
2	Suffisante
1	Insuffisant

Atouts / Faiblesses du territoire

Navette intercommunale

Organisation de la mobilité des salariés avec la mise en place de navette par les entreprises

Aire de covoiturage notamment celle de la commune de Le Syndicat

Malgré la présence de montagnes, le territoire n'est pas enclavé

Déplacements cycles des écoliers

Plan de mobilité entreprise - entreprise les Zelles

Manque de sécurité des déplacements cycles sur route départementale non aménagée

Offre limitée et peu nombreuse d'aménagements cyclables

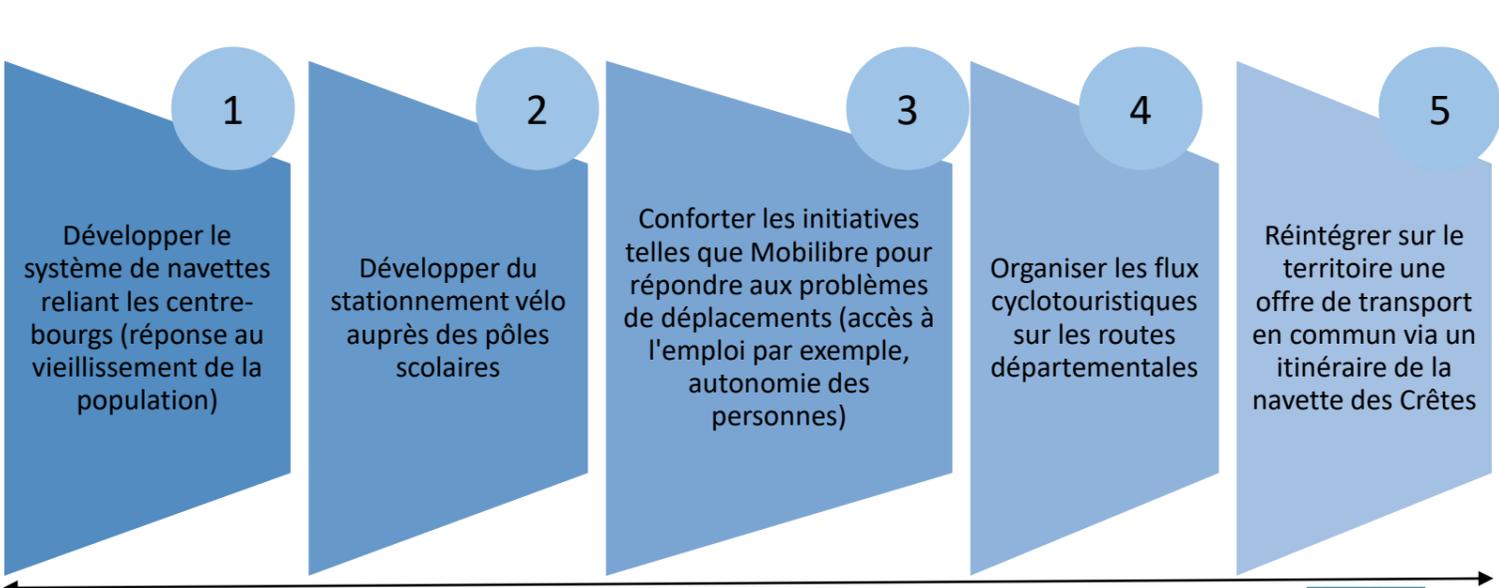
Absence de magasin pour acheter du matériel de randonnée

Voie vélo et centre-bourg : connexion insuffisante au sein du territoire et au-delà (Alsace)

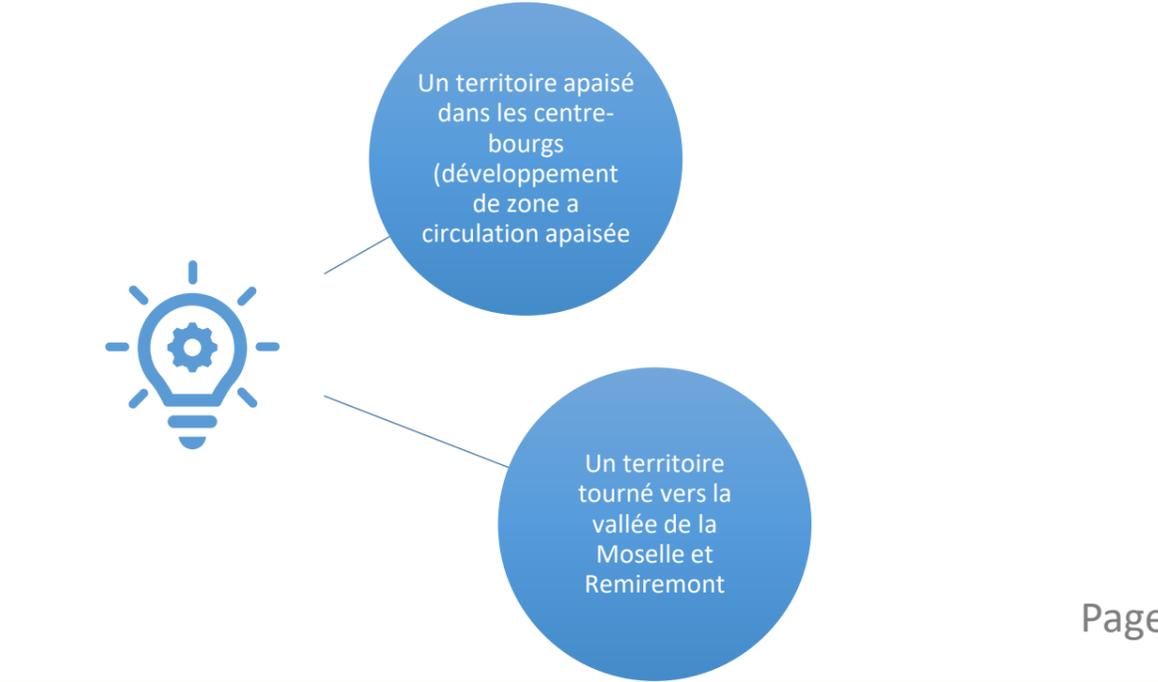
Prise en charge des touristes depuis les portes d'entrées du territoire (Gare de Remiremont par exemple)

Suppression du passage de la navette des Crêtes

Actions à mettre en place



Le territoire de demain



V : Portrait de l'offre et services de mobilité

Synthèse Entretien – CCHV



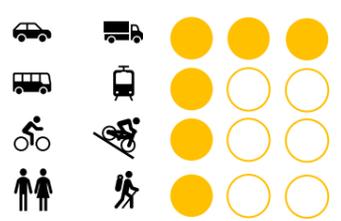
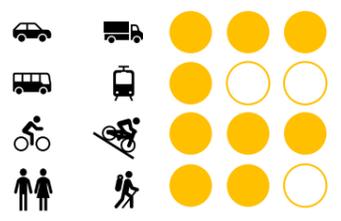
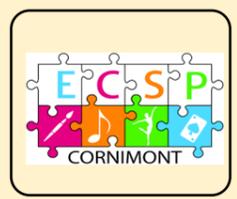
Notification de l'offre de mobilité par mode

Atouts du territoire

Faiblesses du territoire

Distance et modes à privilégier

Propositions d'actions à mettre en place / pistes de réflexion



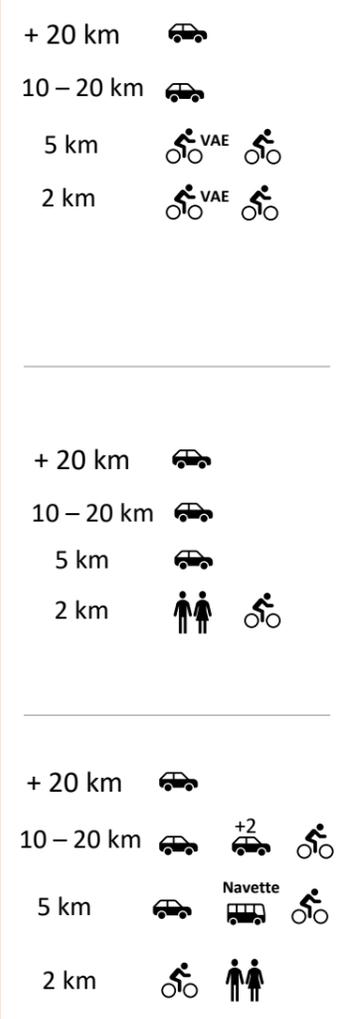
NOTIFICATION	
3	Complète
2	Suffisante
1	Insuffisant



- Voie Verte des Hautes Vosges
- Navette des Crêtes
- Richesse de l'offre commerciale et de services (restaurant, gîte)
- Economie circulaire
- Système de navette en hiver (tourisme et pendulaire)
- Conditions de circulation optimale



- Offre de transport en commun (problème de cadencement, remplissage, problème d'interconnexion entre le bus et le train)
- Manque des aménagements dédiés aux cycles et offre insuffisante de stationnement dédiée aux cycles
- Absence de réflexion sur les connexions entre Transport en commun et vélo
- Problème de connexion entre la voie verte et le reste du territoire (centre-bourgs, écarts) et la vallée de la Moselle
- Absence d'offre de mobilité pour les personnes non autonomes (personne âgée, famille monoparentale, sans permis, jeunesse, etc.)
- Navette TAD entre La Bresse- station Lispach - station Hohneck pas assez visible
- Gestion des flux touristiques en augmentation depuis la sortie de la crise Covid
- Prix du foncier + problème d'accès au logement
- Manque de cheminements piétons sécurisés
- Population vieillissante et problème de recrutement auprès de la jeunesse



- Soutenir et développer la pratique du covoiturage (porté par l'employeur)
- Mise en place de solutions de mobilité pour les jeunes (aide à l'obtention du permis, offre transport en commun, véhicule mutualisé, autopartage)
- Développer la pratique du vélo pour aller à l'école (sur la base du succès du défi "j'y vais")
- Sensibiliser les parents à une autre mobilité pour déposer/récupérer leurs enfants à l'école
- Favoriser les déplacements scolaires intersites via les mobilités actives
- Elargir le fonctionnement de la Navette "Marché" à d'autres communes du territoire
- Réaliser un maillage cyclable prenant appui sur la voie verte des Hautes Vosges comme colonne vertébrale
- Continuer l'attractivité du territoire notamment autour de la Bresse
- Développer une offre de transport en commun répondant aux scolaires, pendulaires et touristiques

V : Portrait de l'offre et services de mobilité

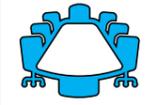
Synthèse Entretien – CCGHV

Elus interviewés :

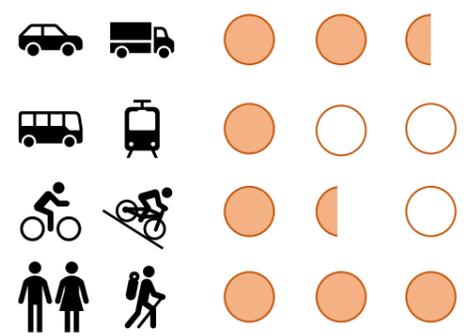
Monsieur le président
SPEISSMANN MOZAS Stessy

Monsieur le Vice-président de la mobilité
John VOINSON

Monsieur le Vice-président au tourisme
TISSERANT Eric



Notification de l'offre de mobilité par mode



NOTIFICATION	
3	Complète
2	Suffisante
1	Insuffisant

Atouts / Faiblesses du territoire

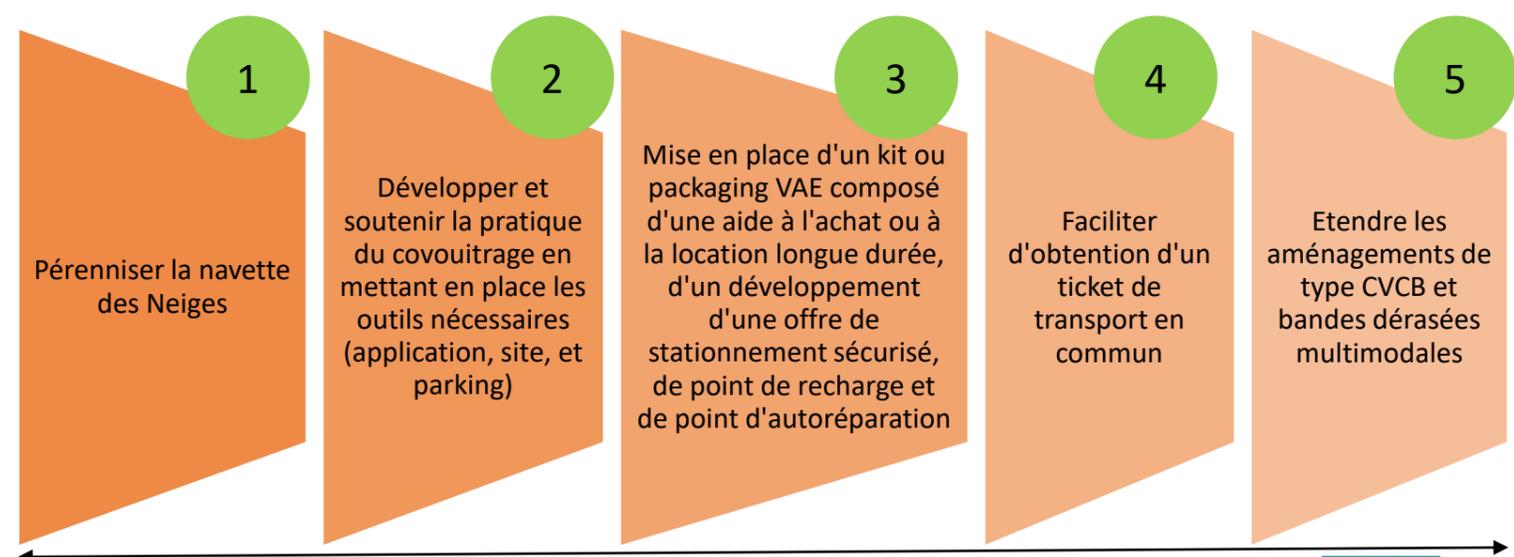
+

- 30 min de deux gares SNCF : Saint-Dié-les-Vosges et Remiremont
- Potentiel de captation pour le développement du covoiturage (flux important de voiture pouvant servir de tremplin)
- Potentiel de report modal sur les flux quotidiens avec la commune de La Bresse
- Navette urbaine de Gérardmer
- Mise en place d'un forfait mobilité durable pour les salariés (piéton et cycle) au sein de la commune

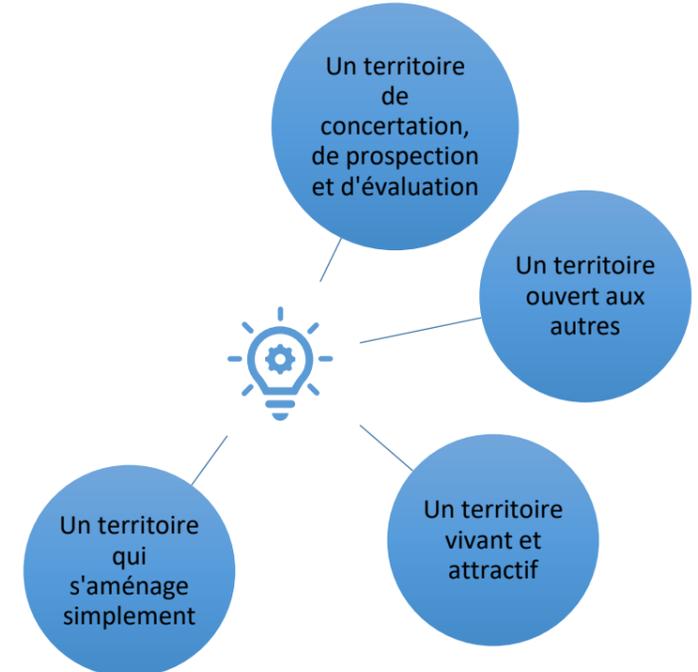
-

- Offre de stationnements dédiée aux cycles insuffisante et non sécurisée notamment pour les utilisateurs de VAE
- Infrastructure autour du vélo insuffisante
- Absence de vision pour le transport en commun
- Fonctionnement mitigé de la Navette des crêtes en raison d'un circuit non adapté
- Offre insuffisante de parkings dédiés pour la pratique de covoiturage
- Liaison modes actifs entre les vallées

Actions à mettre en place



Le territoire de demain



V : Portrait de l'offre et services de mobilité

Synthèse Entretien – CCGHV



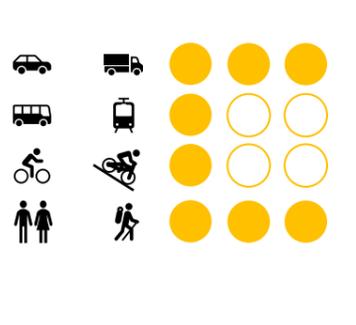
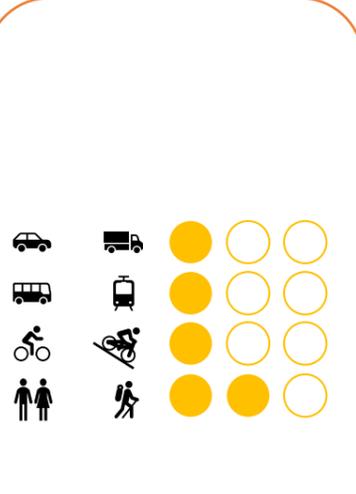
Notification de l'offre de mobilité par mode

Atouts du territoire

Faiblesses du territoire

Distance et modes à privilégier

Propositions d'actions à mettre en place / pistes de réflexion



NOTIFICATION	
3	Complète
2	Suffisante
1	Insuffisant

+

Offre de randonnée

Route des Crêtes

Qualité paysagère - qualité de vie

Stationnement gratuit : zone bleue solution qui fonctionne

Entreprise :

- Projet de créer un abri à vélo sécurisé comprenant des zones de rechargement
- Souhaite structurer la pratique du covoiturage application/site Mobicoop)
- Propose un pack d'accueil
- Dispose d'une offre locative (6 chambres)

Réseau routier confortable

-

Offre de mobilité à destination des déplacements quotidiens

Offre de transport en commun (problème de cadencement, remplissage)

Problème de connexion entre les territoires notamment en transport en commun

Offre insuffisante de stationnement vélo aux abords des pôles générateurs de déplacement

Problème d'interconnexion entre le train/bus

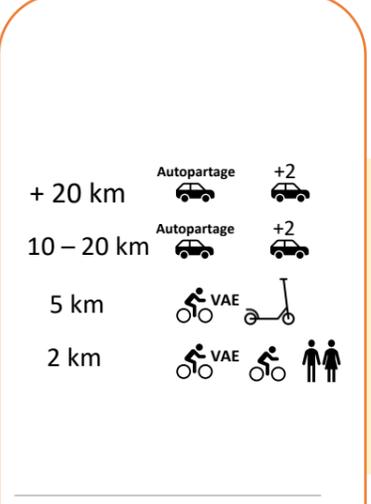
Offre de stationnements sécurisés pour VAE insuffisant

Absence de voie partagée et aménagement cycle

Liaison en transport en commun entre Gérardmer et Remiremont

Manque de sécurité des déplacements en modes actifs

Mobilité des séniors : voiture, seul mode disponible



Aide à l'achat d'un VAE

Créer un réseau favorisant la pratique de l'autopartage

Rendre visible l'offre de stationnement dédiée aux cycles

Sécuriser les déplacements modes actifs au sein des carrefours

Mener des actions pédagogiques auprès du public afin d'aider à rationaliser les déplacements

Limiter l'accès à la route des Crêtes aux véhicules motorisés et améliorer l'accès pour les modes actifs et transports en commun

Développer un réseau de navette, bus de petit gabarit fonctionnant à l'électricité

Responsabiliser les touristes sur l'utilisation du territoire

Améliorer les infrastructures pour développer le tourisme vert

Soutenir la pratique du VAE pour les déplacements de loisirs

V : Portrait de territoires

Synthèse Entretien Région et département

Notification de l'offre de mobilité par mode



NOTIFICATION	
3	Complète
2	Suffisante
1	Insuffisant

Principaux constats

- Offre de transport en commun FLUO Car 88 est :
 - Peu compétitive face à la voiture excepté la ligne (Remiremont - Gérardmer),
 - Peu visible
 - Mal perçue (taux de remplissage, amplitude horaire, peu accessible)
- Qualité du réseau routier par sa densité et sa capacité à accueillir des modes actifs (seuil de trafic propice à la mixité)
- Pratique du vélo davantage tournée pour un public averti
- Absence de stationnements dédiés aux cycles
- "Problématique » des regroupements scolaires : Diminution du nombre d'élèves a pour conséquence de regrouper en certains pôles cela augmente le périmètre de desserte des lignes
- Absence de solution de transport alternatif pour relier les grands pôles (Epinal, Saint-Dié-les-Vosges, Mulhouse, Colmar, Luxeuil-les-Bains)
- Congestion ponctuelle et localisée sur certains giratoires
- Problématique de transit et de franchissement des cols des Poids lourd
Problématique pouvant être levée via la déviation de Châtenois (chantier à l'arrêt)
- La voie verte des Hautes Vosges (propriété du département, gestion par convention par le PETR)
- Manque une vision pour le vélo sur le territoire (éviter les projets coup par coup)
- Point dur pour les mobilité active : franchissement de la RN66 pour relier Remiremont à St-Etienne-lès-Remiremont
- RD486 : axe accidentogène pour les voitures et cycles
- Accessibilité aisée des modes de transport motorisé au pied des sites touristiques naturels (conséquence directe avec du stationnement anarchique)
- Problème d'interconnexion entre les modes

Propositions d'actions à mettre en place / pistes de réflexion

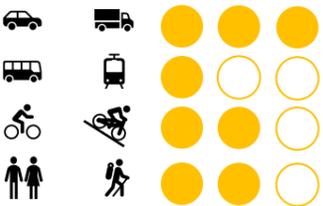
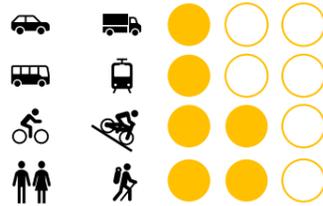
- Affiner l'offre de transport en commun avec les différentes AOM (partenariat possible)
- Travailler sur une offre de transport urbain sur la commune de Remiremont et les communes avoisinantes en complément de l'offre de transport régional
- Aménagements d'une voie verte entre Bruyères et Gérardmer
- Liaisonner les zones commerciales extérieures au centre-bourg
- Repenser le modèle de la desserte des pôles scolaires (courte, moyenne et longue distance)
- Travailler sur l'offre de covoiturage (outils à développer pour la mobilité pendulaire)
- Intégration des cycles et piétons sur les axes supportant un trafic entre 1000 et 4000 véh./jour via la réalisation d'une bande dérasée (exemple : Gérardmer et Granges-Aumontzey)
- Aménagement de voie spécifique cycle et/ou bus pour le déploiement de la mobilité quotidienne
- Mise en place d'une offre de location de vélo (permettant de faire le reste de l'itinéraire au besoin)
- Restreindre l'accès des sites naturels aux véhicules motorisés
- Travailler sur des itinéraires multimodaux (diversité de l'offre et sur la combinaison entre les modes)
- Mise en valeur du "Slow tourisme"

V : Portrait de territoires

Synthèse Entretien Chambres consulaires et PETR



Notification de l'offre de mobilité par mode



NOTIFICATION	
3	Complète
2	Suffisante
1	Insuffisant

Principaux constats

- "Problématique du dernier kilomètre" :
 - De l'hébergement aux sites touristiques- du pôle de transport en commune à l'hébergement
 - Depuis la voie verte au centre-bourg"
- Accessibilité monomodale aux sites naturels (bien que ces derniers soient reliés par ces circuits de randonnées)
- Absence de liaison entre les deux sections de la voie verte des Hautes Vosges
- Offre de borne de rechargement électrique non suffisantes
- Système vélo non efficient (manque de stationnement, aménagement non sécurisé, pôle d'autoréparation, réparateur, etc.)
- Territoire marqué par la présence d'industries (50% des salariés)
- Commerce traditionnel localisé en centre-bourg
- Les habitants consomment majoritairement dans le territoire de résidence (taux d'évasion faible)
- Gérardmer et Remiremont : principaux pôles commerciaux
- Territoire le plus dense du massif des Vosges
- Problématique du mitage parcellaire
- Manque de stationnement auprès des fermes participant à la mise en valeur des circuits courts "Bienvenu à la Ferme"
- Incivilité des randonneurs (pique-nique, déchets, dégradation des prairies)
- Absence d'identification des axes supportant les circulations agricoles avec la mise en place des aménagements modérateurs de vitesses (écluse)
- Surfréquentation des touristes au sein des sites naturels
- Héritage historique : habitat dispersé
- Sauvegarde du tissu artisanal (document urbanisme, proximité des zones de logement, facilité de reprise du fonds de commerce)
- Population vieillissante -> enjeux pour l'emploi, la sauvegarde des commerces, la consommation, l'accueil des nouveaux arrivants)

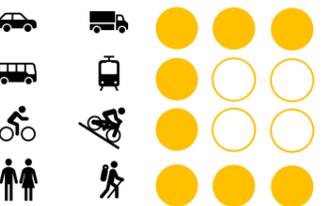
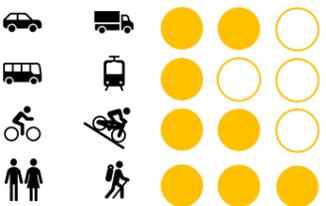
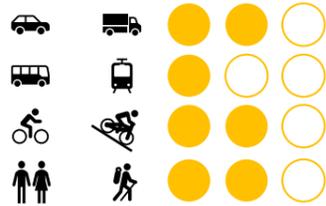
Propositions d'actions à mettre en place / pistes de réflexion

- Repenser l'accès à la route des crêtes (réalisation de parking en amont?)
- Mise en place d'un maillage cyclable depuis la voie verte « colonne vertébrale »
- Développement d'une signalétique cyclable vers les centres-bourgs
- Accompagner le changement de pratique en sensibilisant les usagers (campagne de communication)
- Prendre le temps que les initiatives rentrent dans les usages (exemple du TAD)
- Maitrise de la transition énergétique (autres carburants, autres modes, diversités des énergies)
- Mise en place d'un package mobilité touristique
- Réfléchir sous l'angle écosystémique
- Chartres de circulation des engins agricoles (en cours de diffusion)
- Déploiement d'aire d'accueil auprès des fermes (mise en valeur des produits locaux dans le cadre du label "Bienvenue à la ferme" et des 3 itinéraires "Vélo et Fromages")
- Cohabitation des chemins agricoles comme support des déplacements cycles (au cas par cas)
- Construire une offre de formation "alternance" en adéquation avec le marché" de l'emploi

V : Portrait de territoires

Synthèse Entretien Offices du tourisme

Notification de l'offre de mobilité par mode



NOTIFICATION

3	Complète
2	Suffisante
1	Insuffisant

Principaux constats

- Territoire naturel véritable atout (forêt, montagne, qualité des paysages)
- Territoire d'eau (nombreux lac)
- Absence d'offre de mobilité pour se déplacer depuis les portes d'entrée du territoire que sont la gare SNCF de Remiremont et gare routière de Gérardmer
- Offre de transport en commun non adapté pour du tourisme (fréquence et cadence non suffisante) sauf :
 - Navettes mises en place lors de la période hivernale sont appréciées et rencontrent un certain succès
 - Navette des crêtes : bilan mitigé
- Difficultés aujourd'hui de franchir les cols autrement que par la voiture
- Aujourd'hui, sans la voiture que fait-on ?
- Facilité d'accès aux sites naturels, culturels pose les problèmes suivants :
 - Surfréquentation des sites naturels et fréquentations déséquilibrées entre les sites
 - Durée sur site est très courte (autour de 15 min)
 - Stationnement anarchique auprès des pôles naturels
- Sauvegarde des sites naturels en raison d'une forte présence de la voiture "aller au plus proche"
- Diversité de l'offre touristique permettant de réfléchir à un tourisme "4 saisons"
- Difficultés aux recrutements de saisonniers (accès au logement, offre de mobilité, etc)

Propositions d'actions à mettre en place / pistes de réflexion

- Repenser l'accès à la route des crêtes (réalisation de parking en amont?)
- Développer un système de vélo « 4 saisons »
- Développer une offre de transport en commun selon les saisons
- S'appuyer sur la technologie et la mettre au service de l'utilisateur (exemple : navette autonome)
- Développer le transport électriques (car, voiture) pour offrir une mobilité plus vertueuse
- Développer un service de taxi pour sortir du modèle de l'autosolisme
- Développer des lignes de covoiturage



VI - RÉSULTATS DE L'ENQUÊTE MOBILITÉ : LA SYNTHÈSE



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



Communauté
des Ballons des Hautes Vosges



HAUTES
VOSGES
communauté
de communes



Gérardmer
Hautes Vosges
Communauté de Communes



VI : Le bassin de vie en un "coup d'œil"

Une concertation d'un mois

Une enquête en ligne a été réalisée entre le 30 août au 1er octobre 2023 par voie dématérialisée et papier (questionnaire à disposition dans les mairies et locaux des communautés de communes).

Le questionnaire comptabilise un total de 828 réponses.

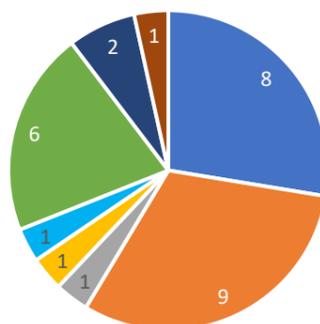
9 réponses inexploitables en raison de l'absence du lieu de résidence (transmission du code postal correspondant à plusieurs communes du département ou du Grand Est).

94% des répondants habitent au sein de la zone d'étude

6% (soit 29 réponses) proviennent d'habitants extérieurs aux territoires :

Localisation des enquêtés extérieurs aux territoires

- CA SAINT-DIE DES VOSGES
- CAE
- CC MIRECOURT DOMPAIRE
- CC SUD COTE CHALONNAISE
- CC TERRE D'EAU
- CCB2V
- GRAND NANCY
- HORS VOSGES



Répartition des répondants selon la CSP

- **Nombre de personnes qui travaillent : 579 répondants (70 %)**
 - Les 3 catégories socio-professionnelles les plus représentées :
 - Employé(e) : **155 réponses soit 25% des répondants**
 - Profession intermédiaire : **139 réponses soit 22,6% des répondants**
 - Cadre et profession libérale : **107 réponses soit 17,6% des répondants**
- **Nombre de personnes scolarisées : 21 répondants (2.5%)**
 - Niveau le plus représenté : Collège avec **14 réponses soit 66% des répondants scolarisés**
- **Nombre de personnes retraitées : 184 répondants (22%)**
- **Nombre de personnes sans emploi : 35 répondants (4.2%)**

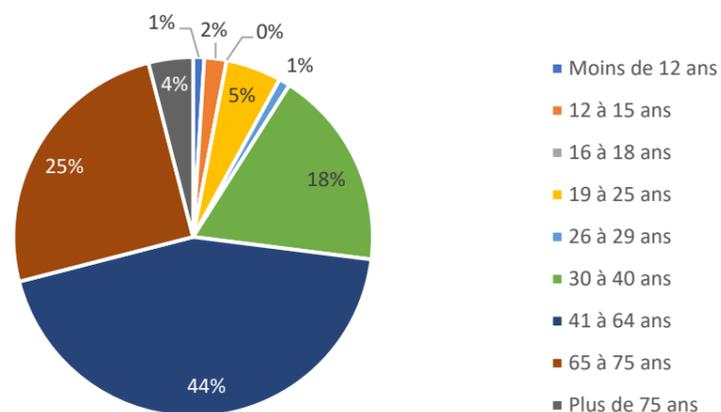
Caractérisation des enquêtés

Localisation de l'habitat des répondants

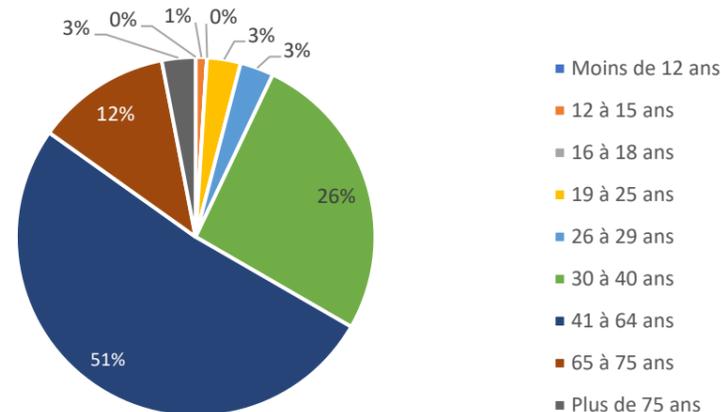
♂ 38% d'hommes (soit 314 répondants)

♀ 62% de femmes (soit 505 répondantes)

Répartition par tranches d'âge des hommes



Répartition par tranches d'âge des femmes

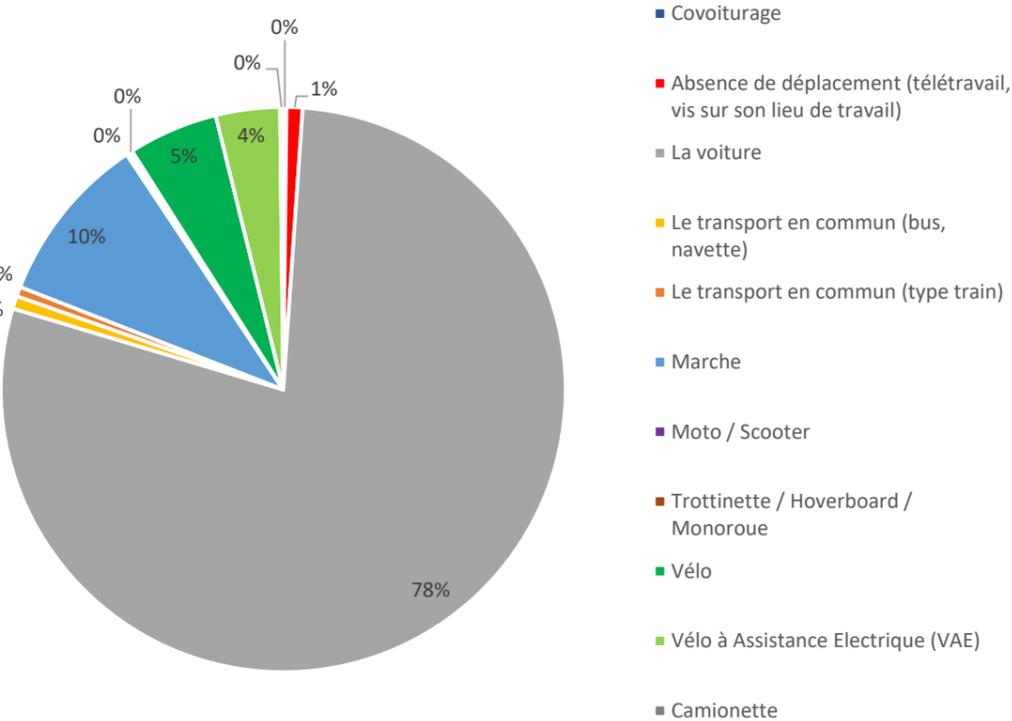


Localisation de l'habitat :	Nombre de réponses :
A l'écart du centre-ville et de sa périphérie	145
Dans les écarts	86
Dans un hameau	107
En centre-ville ou centre-bourg	176
En périphérie immédiate du centre-ville ou du centre-bourg	276
Total général	790

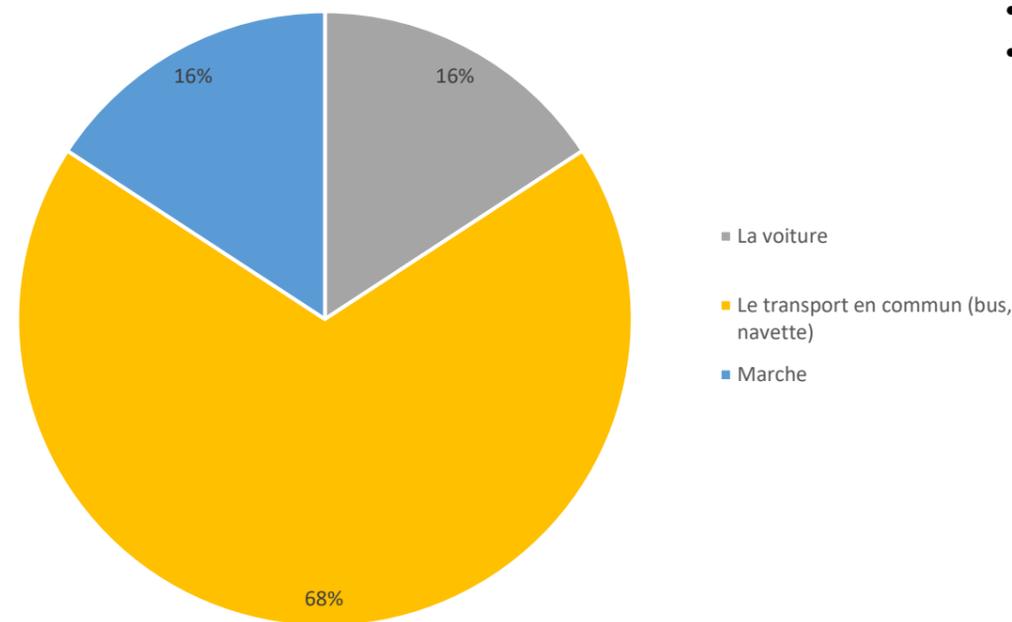
VI : Un profil modal très orienté vers l'automobile

Part modal selon le motif de déplacement

Part modale – motif travail



Part modale – motif scolaire

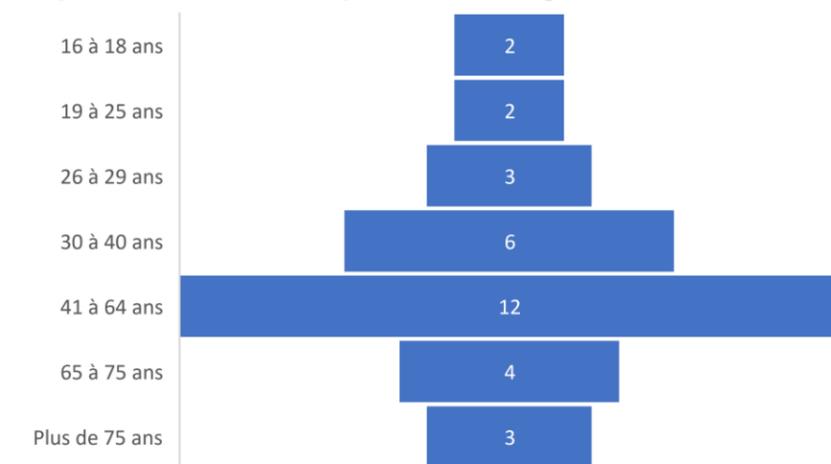


Possession du permis de conduire

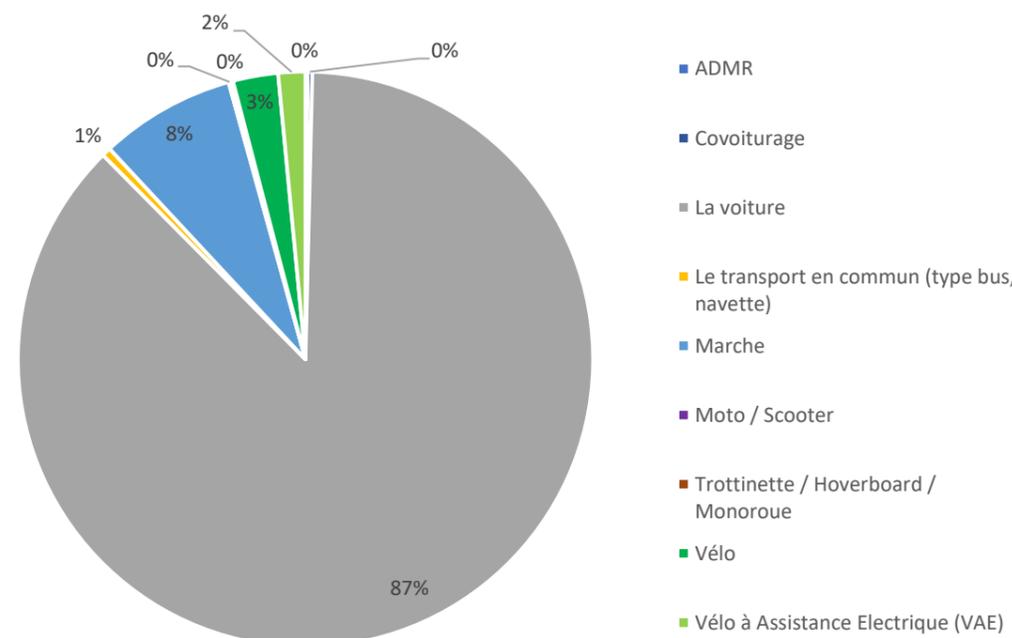
Sur le panel des répondants :

- 94% possèdent le permis de conduire
- 6% ne possèdent pas le permis soit 32 répondants

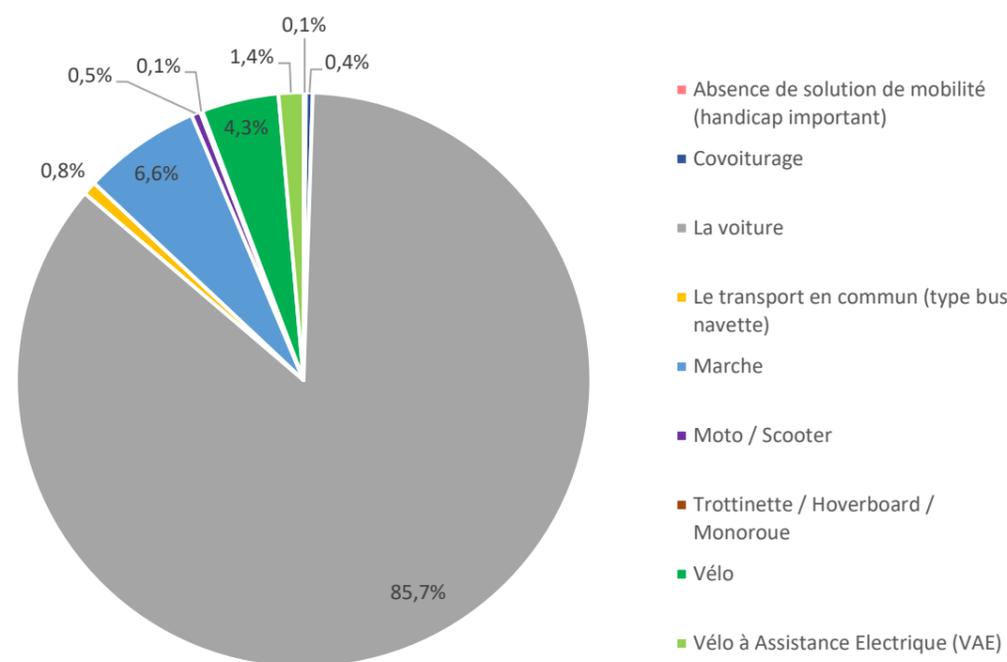
Répartition des répondants ne disposant pas du permis de conduire par classe d'âge



Part modale – motif achat



Part modale – motif loisirs



66 % des répondants ne disposant pas du permis de conduire ont plus de 19 ans dont 38% entre 41 et 64 ans.

Pratique du télétravail

Sur le panel de répondants :

- 76% ne pratique pas le télétravail
- 24% pratique le télétravail

VI : Covoiturage, une pratique existante mais très diverse



PRATIQUE DU COVOITURAGE

Domicile - travail

Sur le panel de répondants :

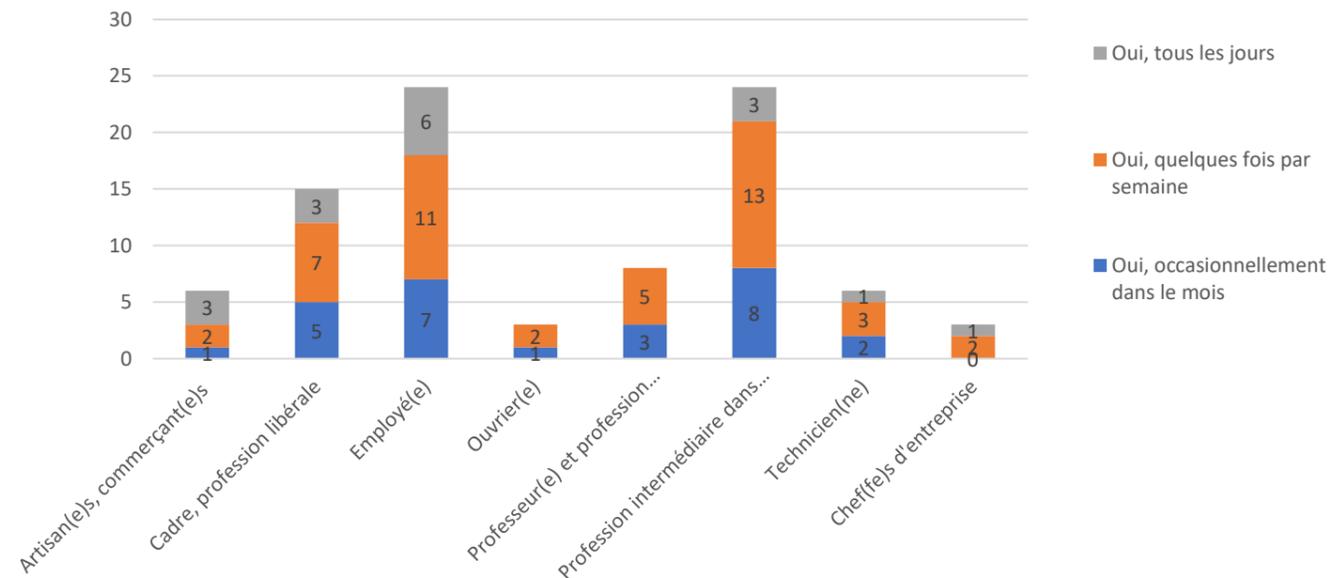
- **73% ne pratiquent pas le covoiturage**
- 11% pratiquent occasionnellement sur l'année
- 16% pratiquent le covoiturage régulièrement dans le mois (d'occasionnellement à tous les jours)

Domicile - école

Sur le panel de répondants :

- **58% ne pratiquent pas le covoiturage**
- 16% pratiquent occasionnellement sur l'année
- 27% pratiquent le covoiturage régulièrement dans le mois (d'occasionnellement à tous les jours)
- Profil pratiquant le plus le covoiturage : Collège

Pratique occasionnelle du covoiturage et catégorie socio-professionnelle



POSE ET DEPOSE DE L'ENFANT AU LIEU DE SCOLARITE

Lors des déplacements Domicile – travail :

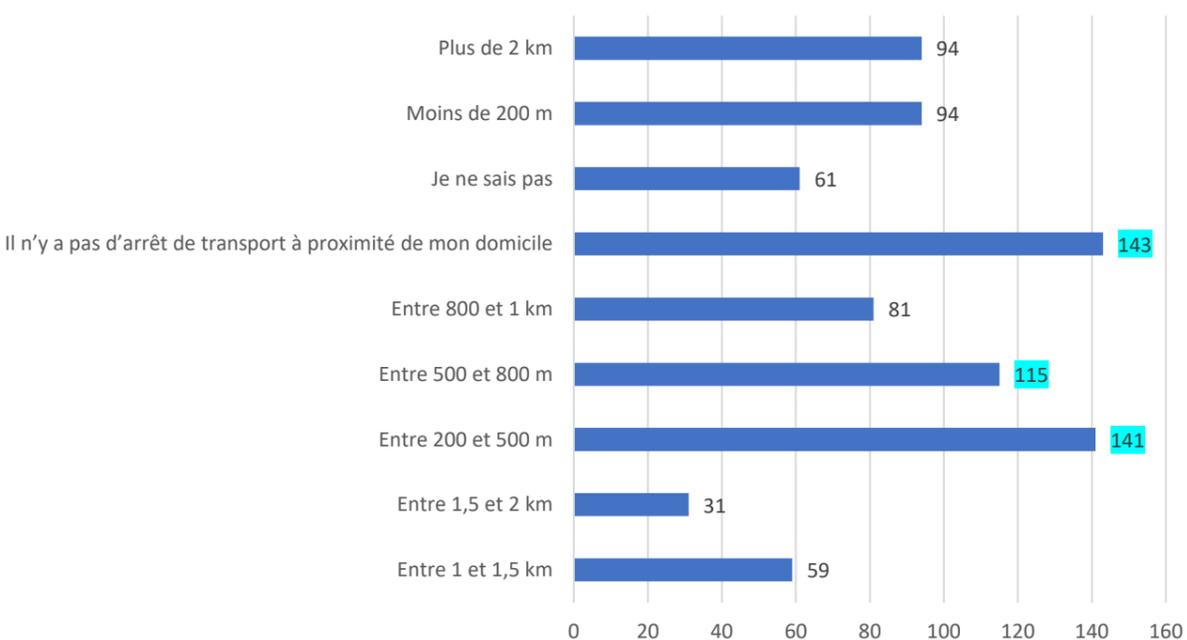
- 60% déposent plusieurs fois par mois son ou ses enfants
 - Dont 46% au moins plusieurs fois par semaine
- **80 enquêtés prêts à ne plus utiliser la voiture (soit 45 %) :**
 - Dont ¼ en faveur de la marche
 - Et ¾ en faveur du vélo

VI : Portrait du transport en commun à l'échelle du bassin de vie



Distribution des réponses distance arrêt de transport en commun

Distance par rapport à l'arrêt de bus



Difficultés liées à l'utilisation des Transports en commun

Aucune ligne de transport en commun disponible à proximité de mon domicile	212
Il n'y a pas de transport en commun	5
Je n'ai accès à aucune information ou communication sur l'offre disponible	123
Je ne dispose pas de connexion avec d'autres modes de transport	72
Je ne les utilise pas	29
L'espace n'est pas confortable (siège non spacieux, propreté, trop de monde, ...)	13
La ligne de transport ne me permet pas de me rendre à mon lieu de destination	229
Le trajet est trop cher	148
Le trajet proposé est trop long	85
Les horaires sont inadaptés à mes besoins	418
Autre	32

FAVORISER LES MODES TC

Améliorer la fiabilité des transports	43
Aucune attente	5
Augmenter la fréquence des transports	80
Augmenter l'amplitude horaire	45
Développer de nouveaux outils de communication et d'information	55
Développer l'offre par la création de nouvelles lignes ou arrêts	77
Proposer une tarification selon les revenus	36
Proposer une tarification/outils permettant un accès simultané à plusieurs services (Bus-Vélos-autopartage...)	71
Rendre accessibles les réseaux de transport en commun aux personnes à mobilité réduite	35

VI : Portrait des modes actifs à l'échelle du bassin de vie



Difficultés liées à l'utilisation du vélo

N'utilise pas ces modes de déplacement	18
Un état des routes dégradé	42
Un sentiment d'insécurité et de vulnérabilité	67
Une absence d'aménagements ou des aménagements non adaptés	77
Une absence d'offre de stationnement et d'abris sécurisés pour vélos	56
Une impossibilité à combiner plusieurs modes de déplacement	42
De fort dénivelés sur votre trajet	65
Des difficultés à acheter des équipements	20
Des difficultés à transporter son vélo dans le train et/ou le bus	44
Autre	18

Difficultés liées aux déplacements à pied

De forts dénivelés sur votre trajet	41
Des aménagements non continus	70
Des difficultés lors de vos déplacements en fauteuil, canne ou chien guide, poussette	34
Des obstacles sur les trottoirs	58
N'utilise pas ce mode de déplacement	4
Un manque de traversées piétonnes	44
Un sentiment d'insécurité et de vulnérabilité	63
Un sentiment d'isolement (les lieux d'intérêts sont trop loin)	47
Vitesse excessive pour certains conducteurs malgré des zones à 30	2
Aucun problème	11
Déjection canine	2
Autre	31

FAVORISER L'UTILISATION DU VELO

Améliorer la qualité des aménagements existants	44
Améliorer les conditions de sécurité des déplacements à vélo	67
Aucune attente	5
Créer de nouveaux aménagements	64
Développer des actions de sensibilisation et de communication	26
Développer des équipements spécifiques (stationnements sécurisés, bornes de recharges pour vélos électriques, etc.)	59
Développer des services associés à l'usage du vélo (service de prêt, de location à longue durée, etc.)	45
Disposer d'aides à l'achat de vélo électrique	56

PISTES DE REFLEXIONS POUR FAVORISER L'UTILISATION LA MARCHÉ

Aménager des cheminements continus et sécurisés
Sécuriser les traversées piétonnes
Connecter les lieux d'intérêts et les lieux de résidences
Réduire la présence d'obstacles sur les cheminements piétons

VI - RÉSULTATS DE L'ENQUÊTE MOBILITÉ : LA SYNTHÈSE



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



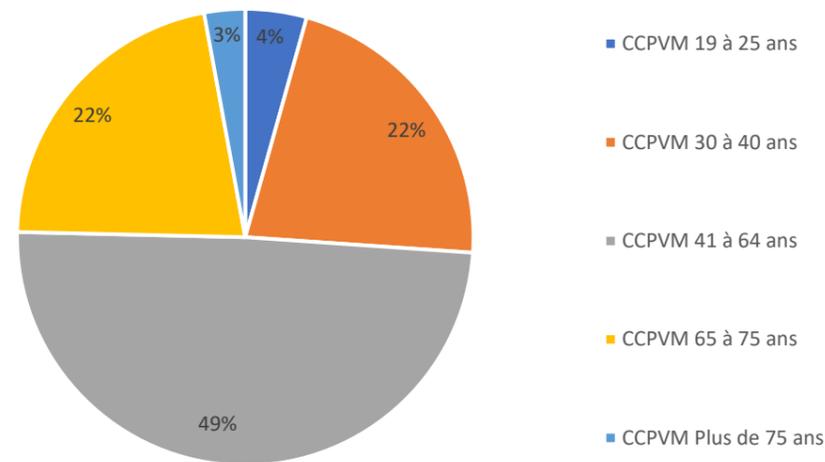
VI : Le territoire en un "coup d'œil"

UNE CONCERTATION D'UN MOIS

- Du 30 août au 1er octobre 2023 par voie dématérialisée et papier
- **193 réponses comptabilisées sur la CCPVM**

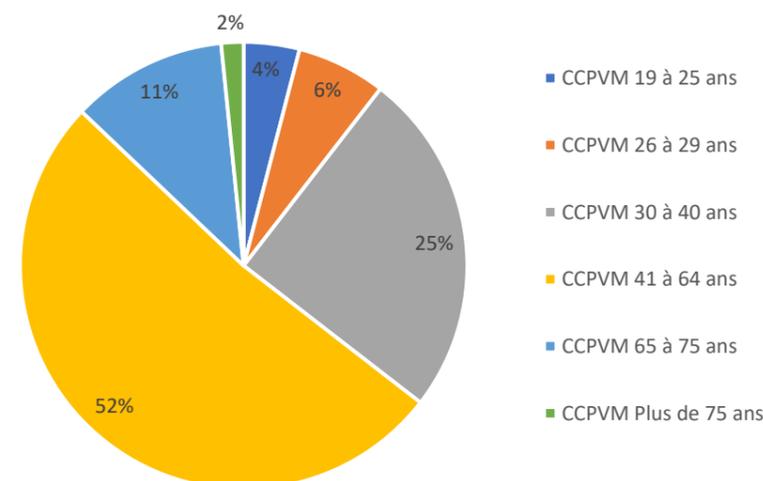
♂ **36% d'hommes** (69 répondants)

Répartition par tranches d'âge des hommes



♀ **64% de femmes** (124 répondantes)

Répartition par tranches d'âge des femmes



PROFIL DES REpondANTS - CCPVM

Part des actifs : 149 répondants (77%) - (4 EPCI : 70 % - 579 répondants)

Catégories socio-professionnelles les plus représentées :

- **Profession intermédiaire** : 44 réponses – (23%)
- **Cadre et profession libérale** : 37 réponses – (19%)
- **Employé(e)** : 34 réponses – (18%)

Part des scolarisés : 1 répondant (1%)

Personnes retraitées : 35 répondants (18%)

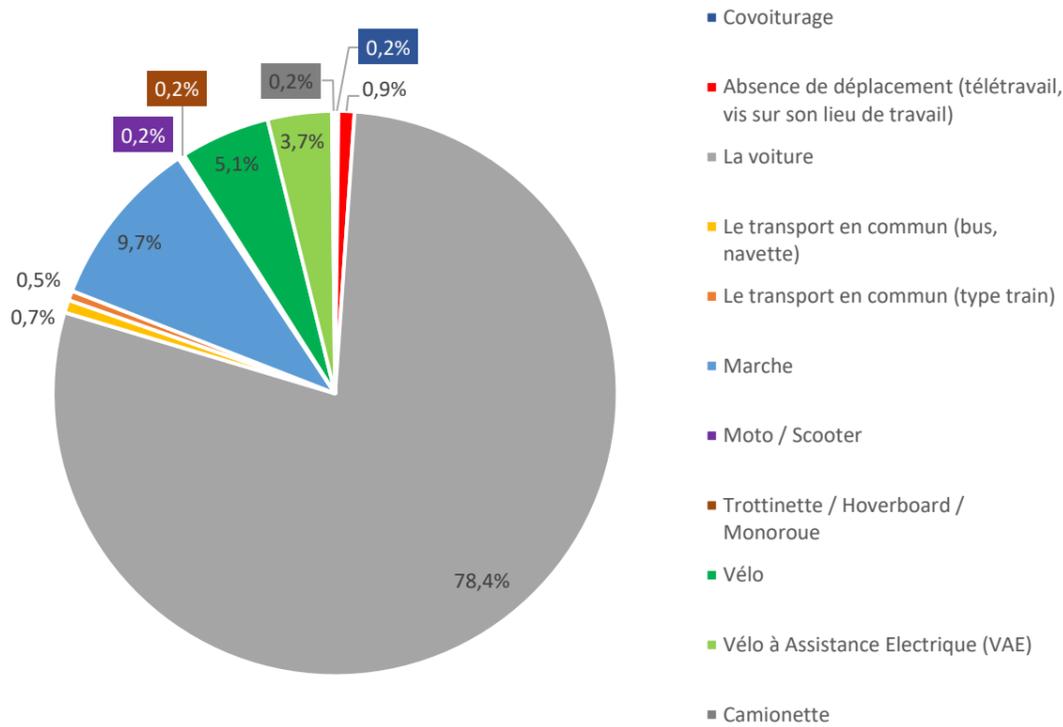
Personnes sans emploi : 8 répondants (4%)

Catégories socio-professionnelles les plus représentées 4 EPCI :

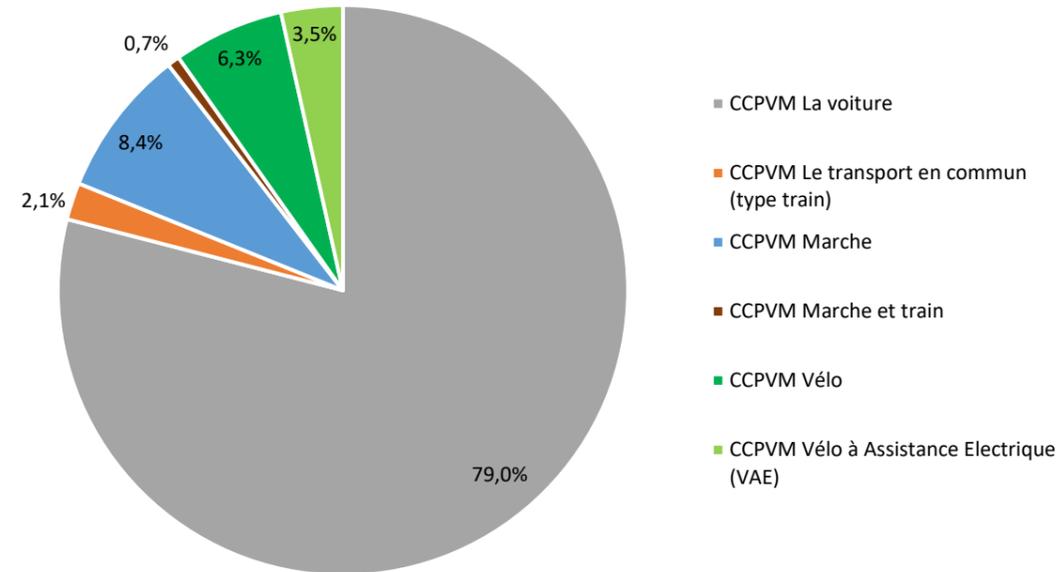
- **Employé(e)** : 155 réponses - 25% des répondants
- **Profession intermédiaire** : 139 réponses - 23% des répondants
- **Cadre et profession libérale** : 107 réponses - 18% des répondants
- **Part des scolarisés** : 2.5 % - 21 répondants
- **Personnes retraitées** : 184 répondants (22%)
- **Personnes sans emploi** : 35 répondants (4.2%)

VI : Modes préférentiels des enquêtés : le vélo en 2^{ème} place derrière l'automobile soliste

Part modale – motif travail



Part modale – motif travail

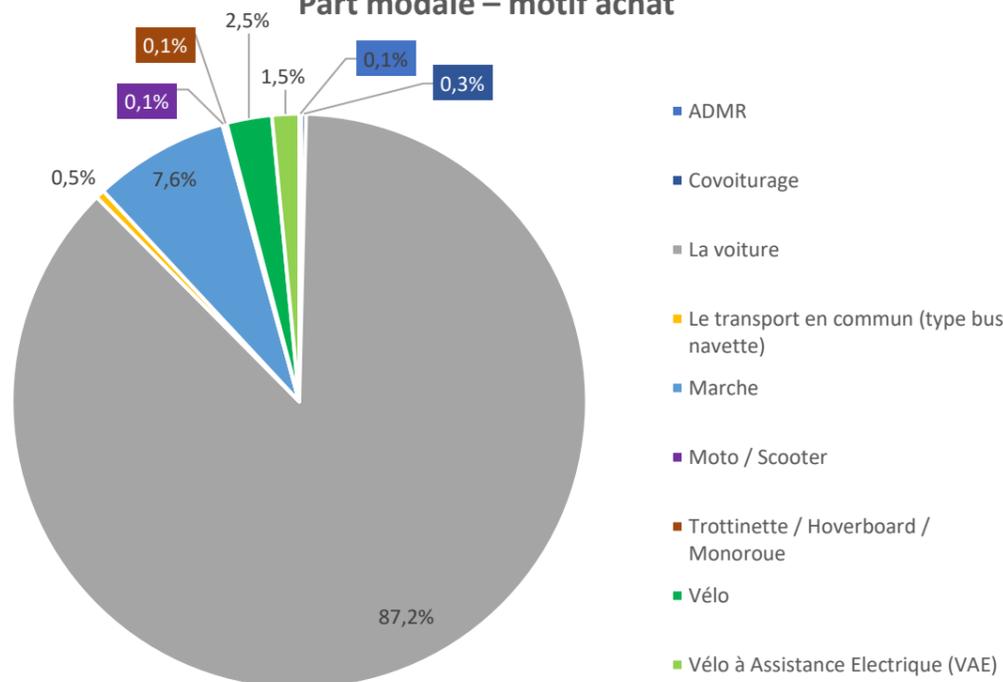


CCPVM

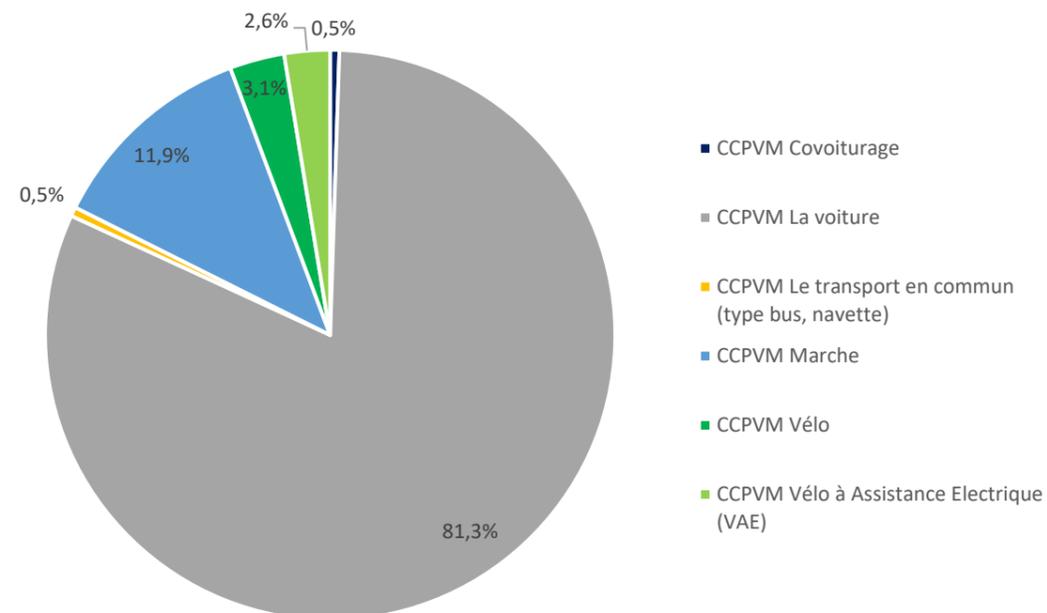
- **Voiture prépondérante pour les motifs travail et achat (entre 79% à 81%)**
- Utilisation du transport en commun peu utilisée alors qu'une ligne ferroviaire (3 communes possédant une gare) est présente sur le territoire.

Remiremont et sa couronne polarisant les déplacements sur le territoire (faible utilisation du train et forte utilisation de la voiture)

Part modale – motif achat



Part modale – motif achat

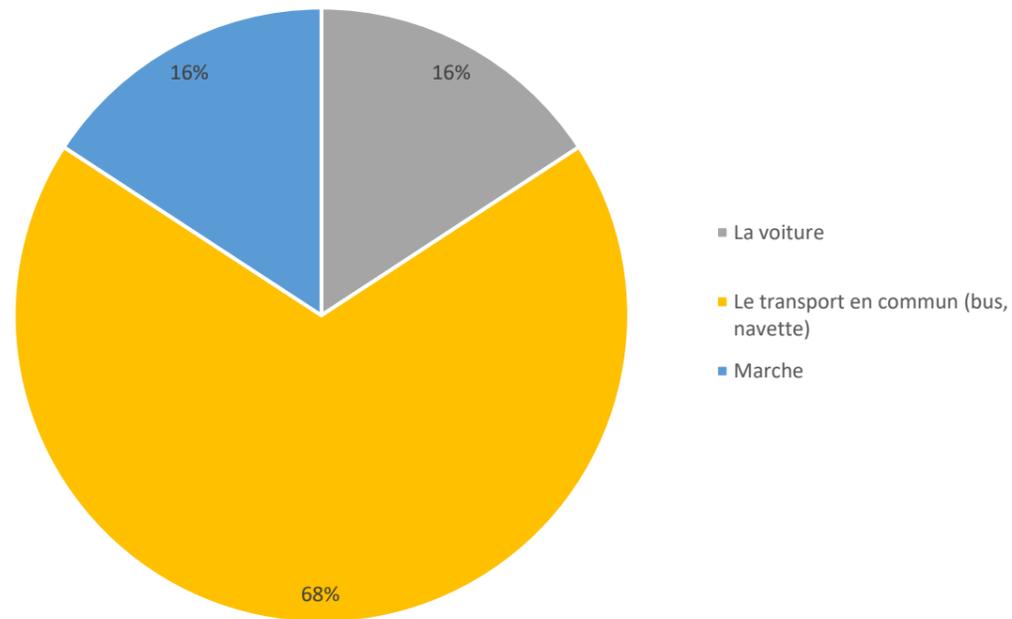


- **Part modale du vélo (musculaire et électrique confondus) significative comprise entre 6% et 10% (<2% part modale INSEE sur les territoires)**

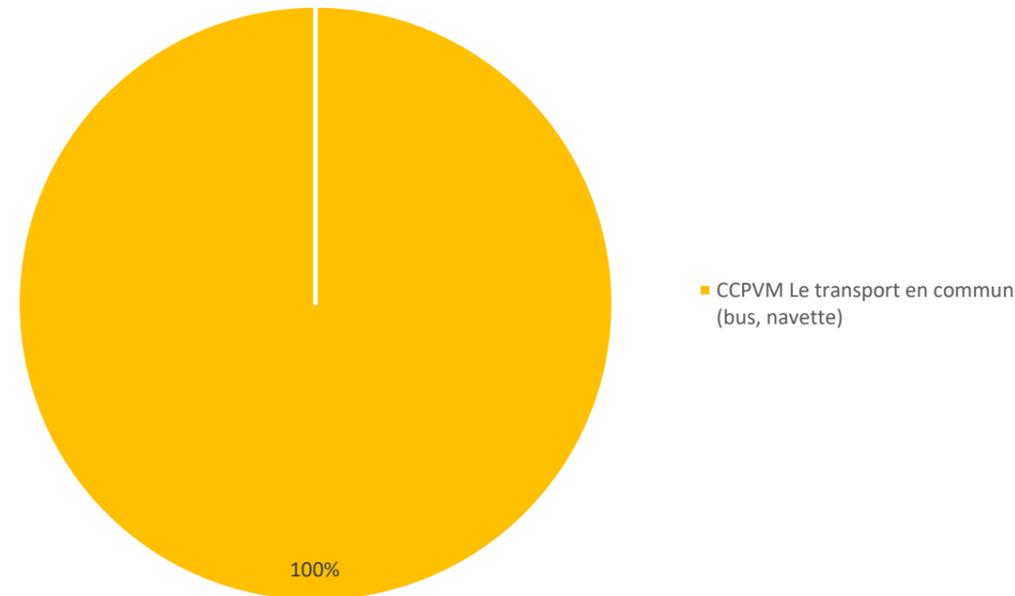
Voie verte : joue un rôle dans les déplacements pendulaires

VI : Modes préférentiels des enquêtés : le vélo en 2^{ème} place derrière l'automobile soliste

Part modale – motif scolaire



Part modale – motif scolaire



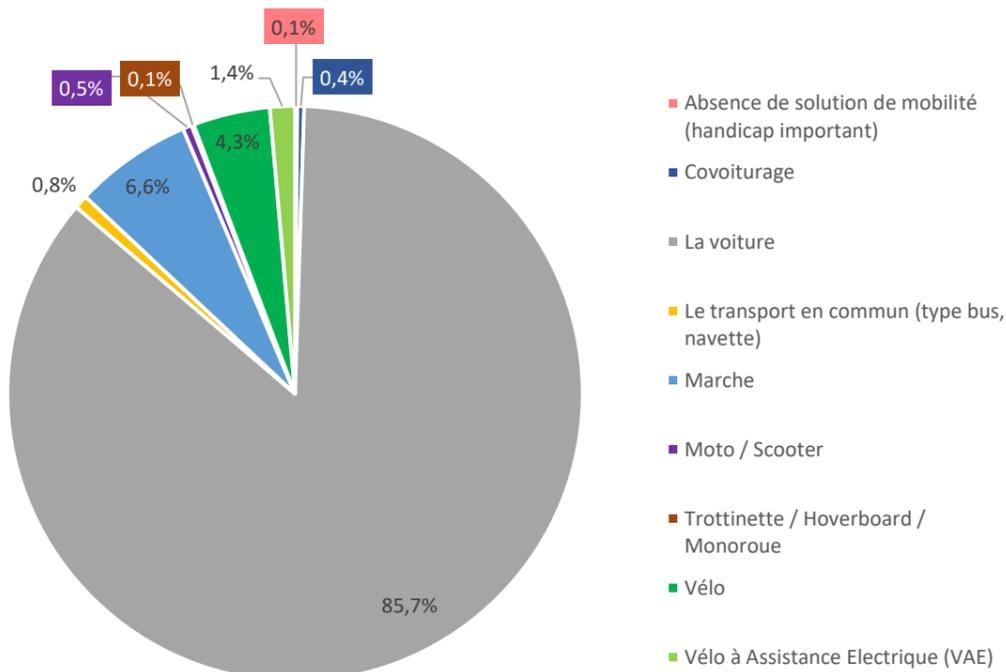
CCPVM

- Voiture prépondérante pour le motif loisirs (entre 78% à 87%)
- Part modale pour le motif loisir des modes actifs (vélo, marche) significative de 14%

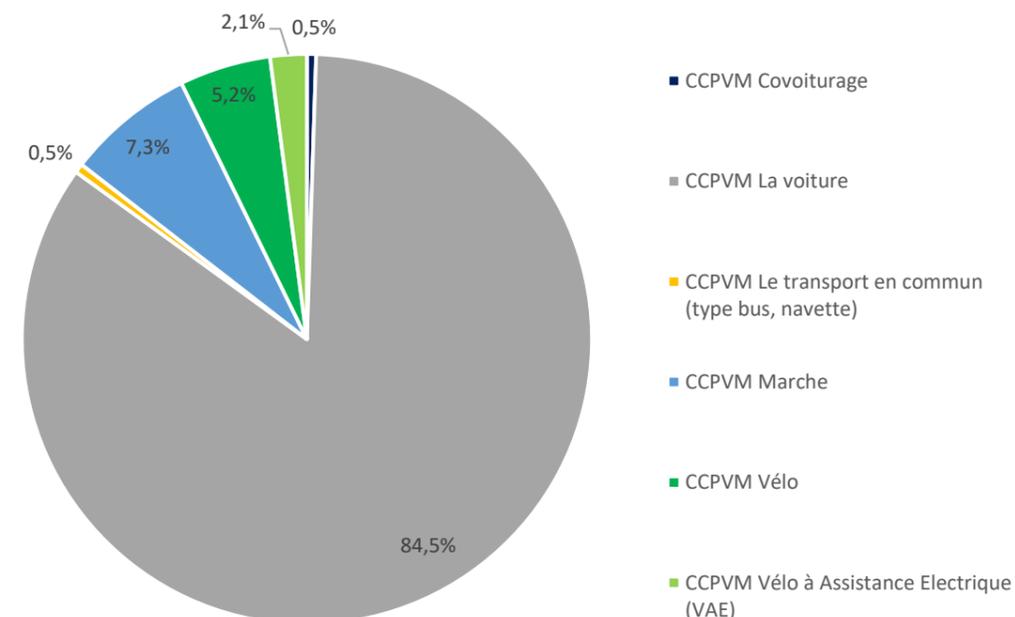
Voie Verte : joue un rôle dans les déplacements de loisirs (support de la pratique)

Pratique identifiée de la randonnée (7% des répondants)

Part modale – motif loisirs



Part modale – motif loisirs



- Part modale des transports en commun < à 1%

Utilisation de la voiture = réponse aux contraintes de topographie et de distance

Absence de solution alternative à la voiture sur le territoire

- Transport en commun prépondérant pour le motif scolaire (1 réponse)

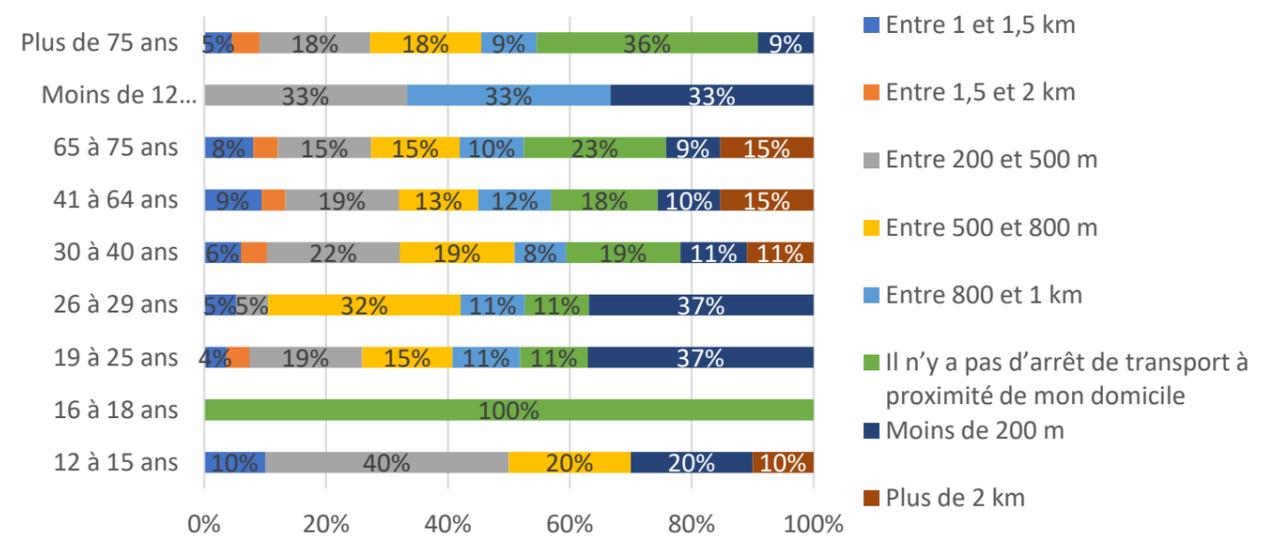
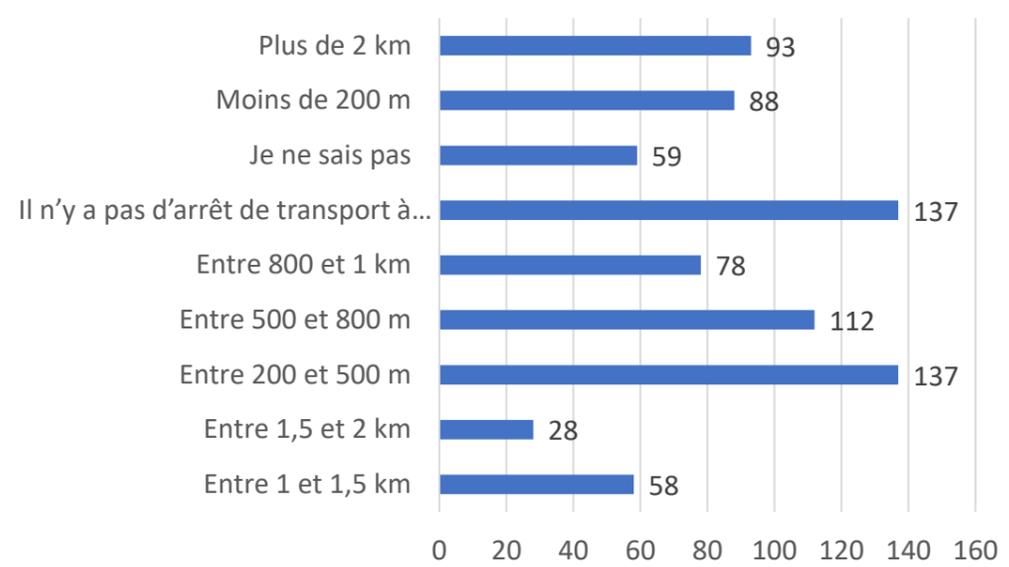
Transport en commun peu utilisé pour le motif loisir (<1%)

VI : Transport en commun, du domicile à l'arrêt TC une interdistance à moyenner et à valoriser

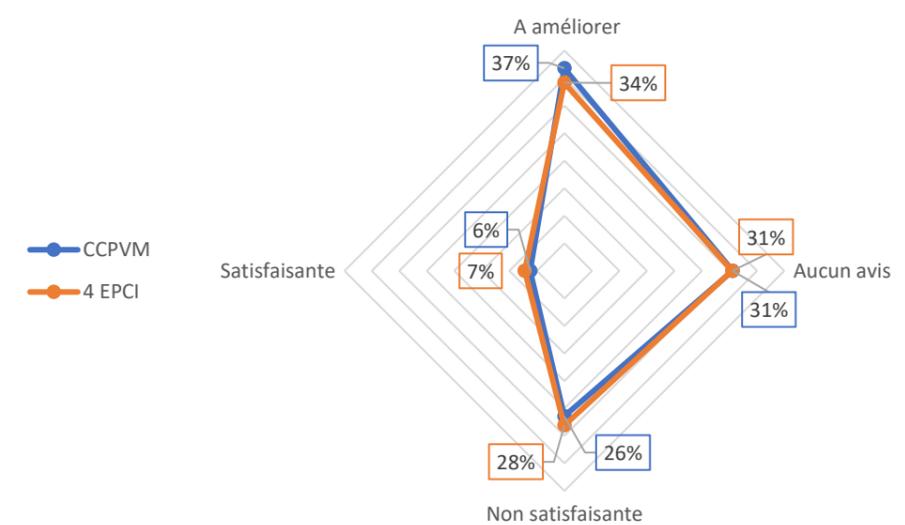


Accessibilité à un arrêt de bus

Distance par rapport à l'arrêt de transport en commun



Evaluation du transport en commun



Perception du service TC

Le service de transport doit être :

- Adapté à mon rythme de vie
- Economique
- Accessible à tous (PMR, personnes âgées, proche du domicile, etc.)
- Ecologique

Principaux freins

4 freins à l'utilisation des transports en commun :

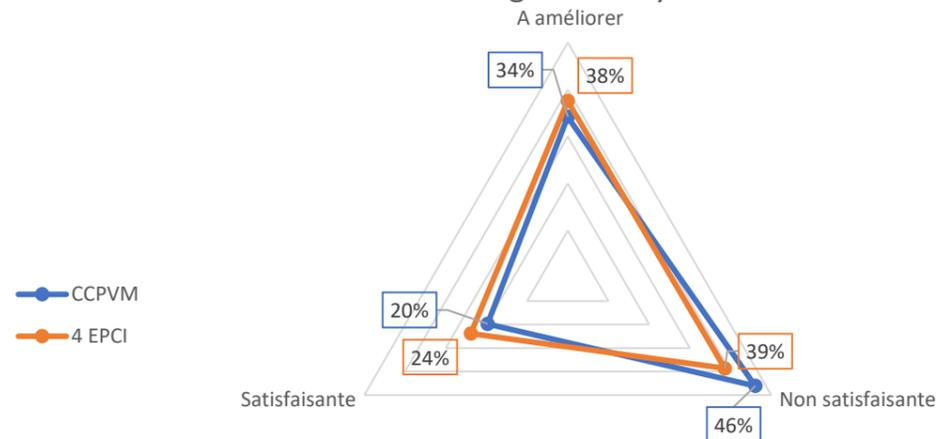
- Horaires inadaptés à mes besoins
- Ligne de transport ne permettant pas de se rendre à mon lieu de destination
- Aucune ligne de transport en commun à proximité de mon domicile
- Trajet trop cher

- Arrêt transport en commun majoritairement disponible à moins de 500 m
-> Bien que la couverture par isochrone présente une accessibilité à 16 min maximum (soit 800 m) à pied d'un arrêt de TC.
- Proportion significative de personnes n'ayant pas accès à un arrêt de transport en commun
- Pour les personnes âgées (+65ans) -> pas d'accès à un transport en commun

VI : Modes actifs recherchent aménagements "désespérément" (*continus, sécurés et confortables*)

Perception du vélo

Evaluation des aménagements cyclables



Perception du vélo

Le vélo doit permettre :

- De réaliser une activité physique
- De faire un geste écologique
- De voyager moins cher
- D'être autonome

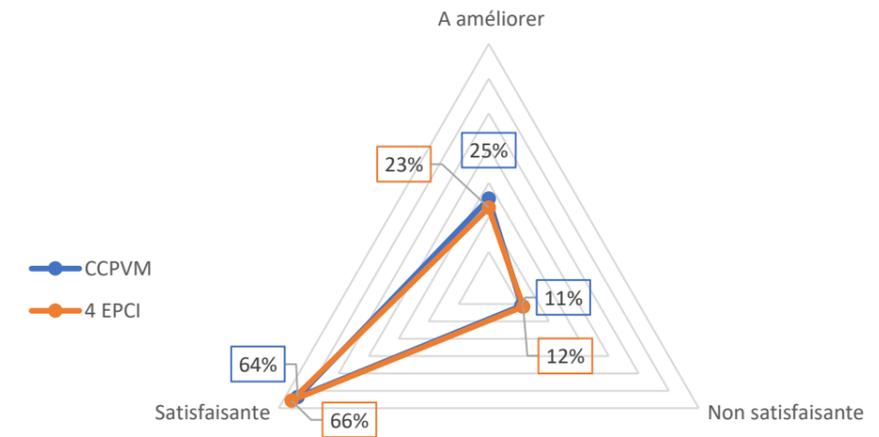
Principaux freins à la pratique du vélo

4 freins à l'utilisation du vélo :

- N'utilise pas ce mode de déplacement
- Absence d'aménagements ou aménagements existants non adaptés
- Sentiment d'insécurité et de vulnérabilité
- Présence de forts dénivelés sur mon trajet

Perception de la marche

Evaluation des aménagements piétons



Perception de la marche

La marche doit permettre :

- De réaliser une activité physique
- De faire un geste écologique
- De réaliser un déplacement sur des trottoirs confortables
- De se rendre aux principaux pôles de destination

Principaux freins à la pratique de la marche

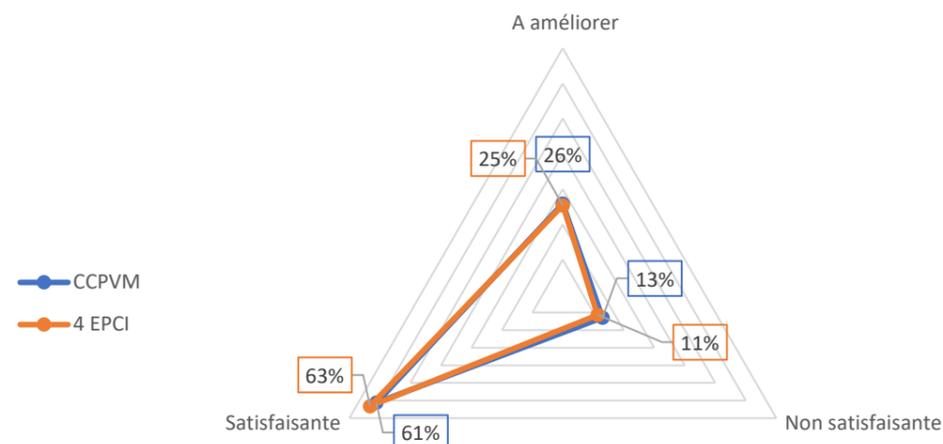
4 freins à l'utilisation de la marche :

- Absence d'aménagements continus
- Présence d'obstacles sur trottoir
- Présence de forts dénivelés sur mon trajet
- Sentiment d'insécurité et de vulnérabilité

VI : Voiture / moto, autonomie, confort, liberté mais conflictuelles

Perception de la voiture / moto

Evaluation des conditions de circulation



Perception de la voiture / moto

La voiture / moto doit permettre :

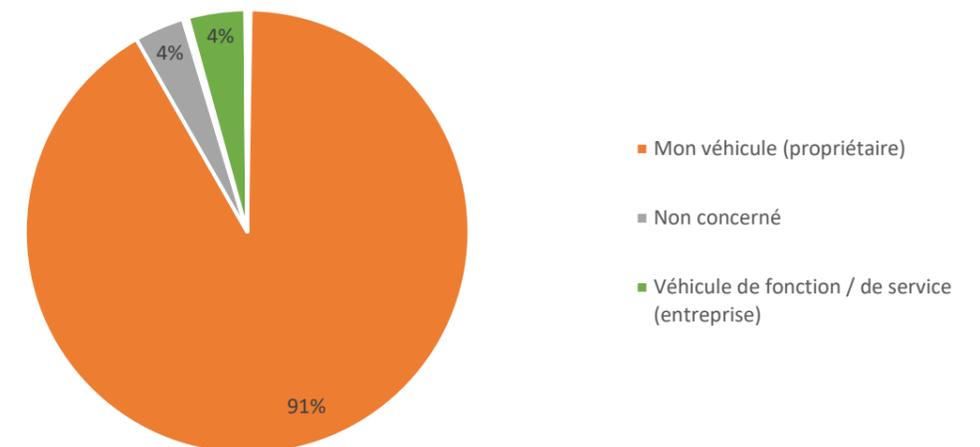
- D'être libre et autonome
- De franchir les barrières naturelles
- De me rapprocher des services éloignés
- De répondre à l'absence d'autres moyens de déplacement

Principaux freins à la pratique de la voiture / moto

4 freins à l'utilisation de la voiture / moto :

- Cohabitation difficile avec les cyclistes
- Difficultés à payer l'essence, le stationnement
- Etat dégradé de la chaussée
- Sentiment d'insécurité

Quel véhicule utilisez-vous ?



Sur le panel de répondants :

- 91% propriétaires d'un véhicule
- 94% disposant du permis de conduire
- Parmi les personnes ne disposant pas du permis de conduire :
 - 13% ont entre 30 et 40 ans
 - 26% ont entre 41 et 64 ans
 - Majoritairement des femmes

VI : Les répondants à l'enquête fixent leurs propres priorités



		<i>Note pondérée</i>
Priorité 1	Il faut réalisation des aménagements pour la sécurité (passages pour piétons, etc.)	655
Priorité 2	Il faut un meilleur entretien des voiries	521
Priorité 3	Il faut amélioration la signalisation (jalonnement, interdiction de circuler selon tonnage, etc.)	478
Priorité 4	Il faut la mise en place de mesures de réduction de la vitesse efficaces (zone 30, chicanes, etc.)	475
Priorité 5	Il faut un service permettant un usage plus responsable de la voiture (aires de covoiturage ou autopartage par exemple)	465
Priorité 6	Il ne faut rien changer !	220

VI - RÉSULTATS DE L'ENQUÊTE MOBILITÉ : LA SYNTHÈSE



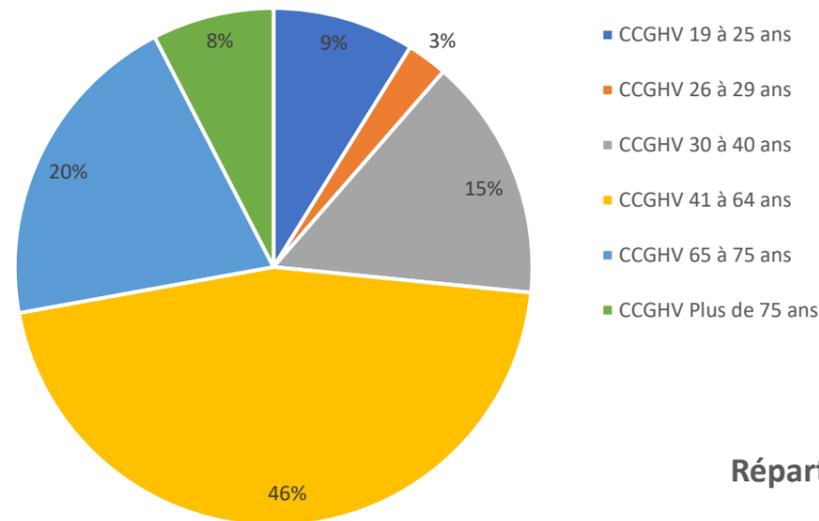
VI : Le territoire en un "coup d'œil"

UNE CONCERTATION D'UN MOIS

- Du 30 août au 1er octobre 2023 par voie dématérialisée et papier
- **162 réponses comptabilisées sur la CCGHV**

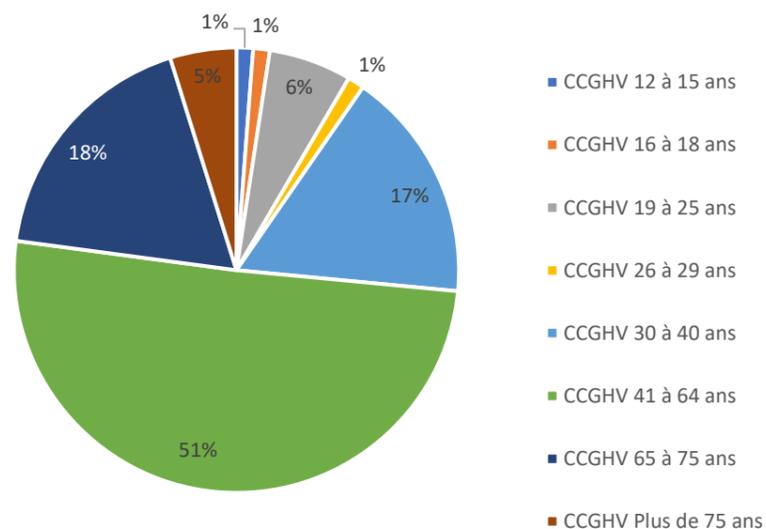
♂ **49% d'hommes** (79 répondants)

Répartition par tranches d'âge des hommes



♀ **51% de femmes** (83 répondantes)

Répartition par tranches d'âge des femmes



PROFIL DES REpondANTS - CCGHV

Part des actifs : 109 répondants (67%) - (4 EPCI : 70 % - 579 répondants)

Catégories socio-professionnelles les plus représentées :

- **Employé(e) : 28 réponses – (17%)**
- **Cadre et profession libérale : 24 réponses – (15%)**
- **Profession intermédiaire : 17 réponses – (10%)**

Part des scolarisés : 2 répondants (1%)

Personnes retraitées : 43 répondants (27%)

Personnes sans emploi : 8 répondants (5%)

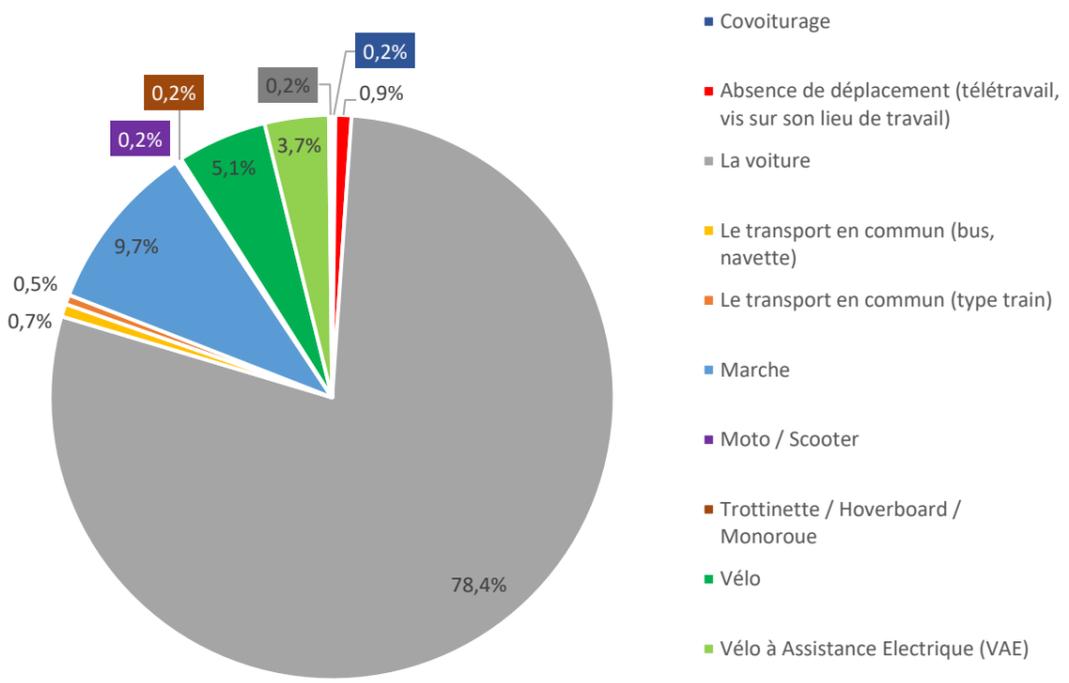
Catégories socio-professionnelles les plus représentées 4 EPCI :

- **Employé(e) : 155 réponses - 25% des répondants**
- **Profession intermédiaire : 139 réponses - 23% des répondants**
- **Cadre et profession libérale : 107 réponses - 18% des répondants**
- **Part des scolarisés : 2.5 % - 21 répondants**
- **Personnes retraitées : 184 répondants (22%)**
- **Personnes sans emploi : 35 répondants (4.2%)**

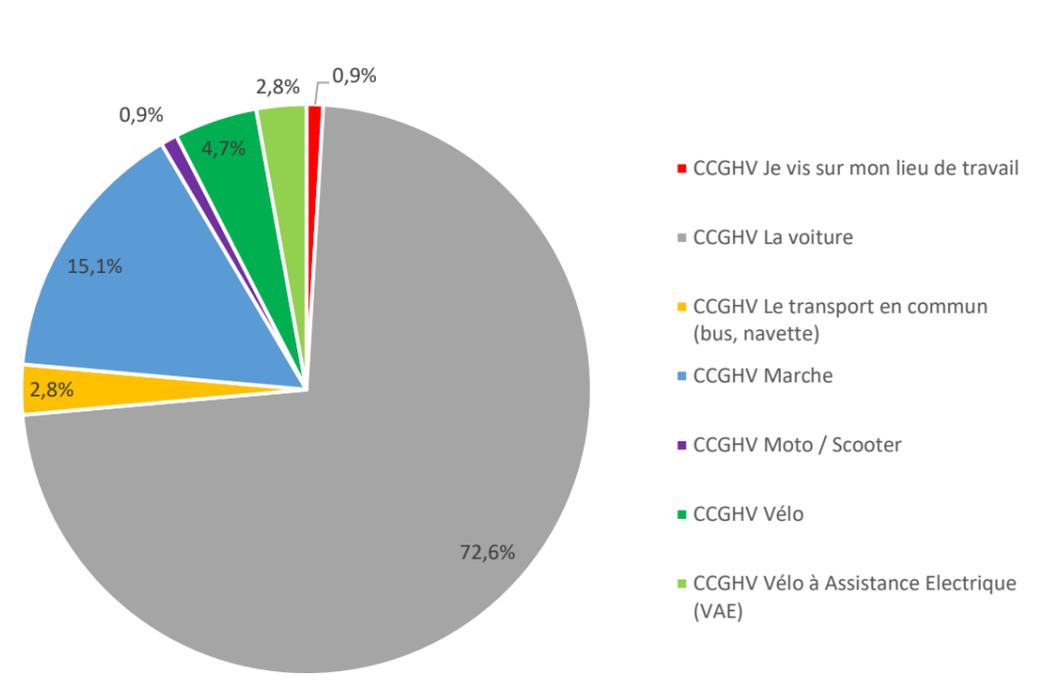
VI : Modes préférentiels des enquêtés : le vélo en 2^{ème} place derrière l'automobile soliste

CCGHV

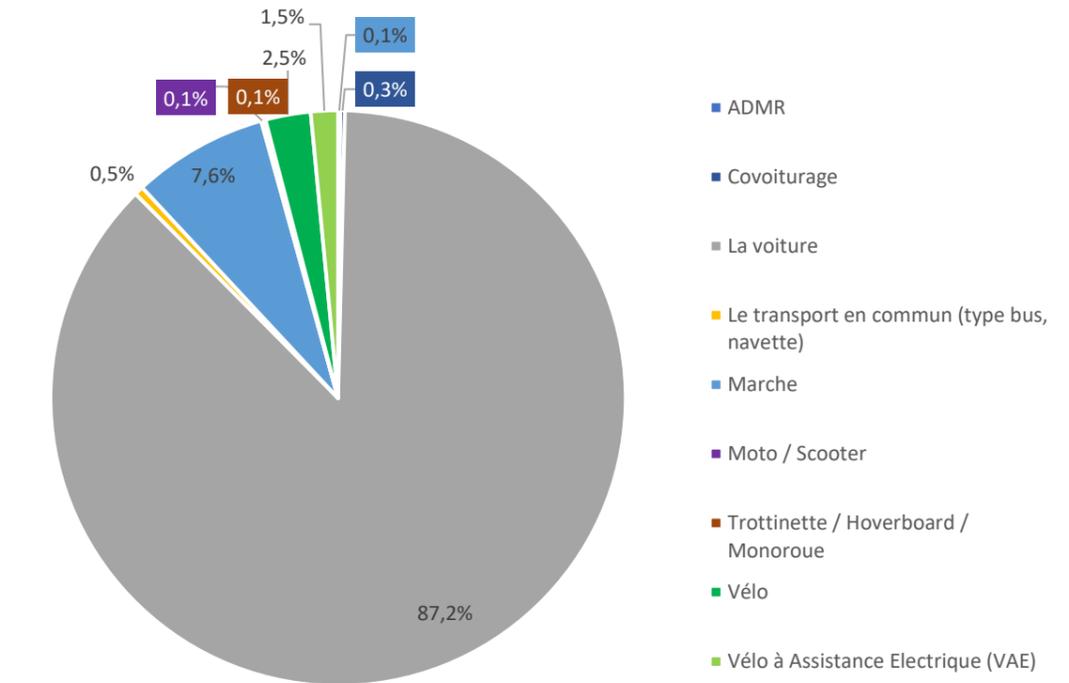
Part modale – motif travail



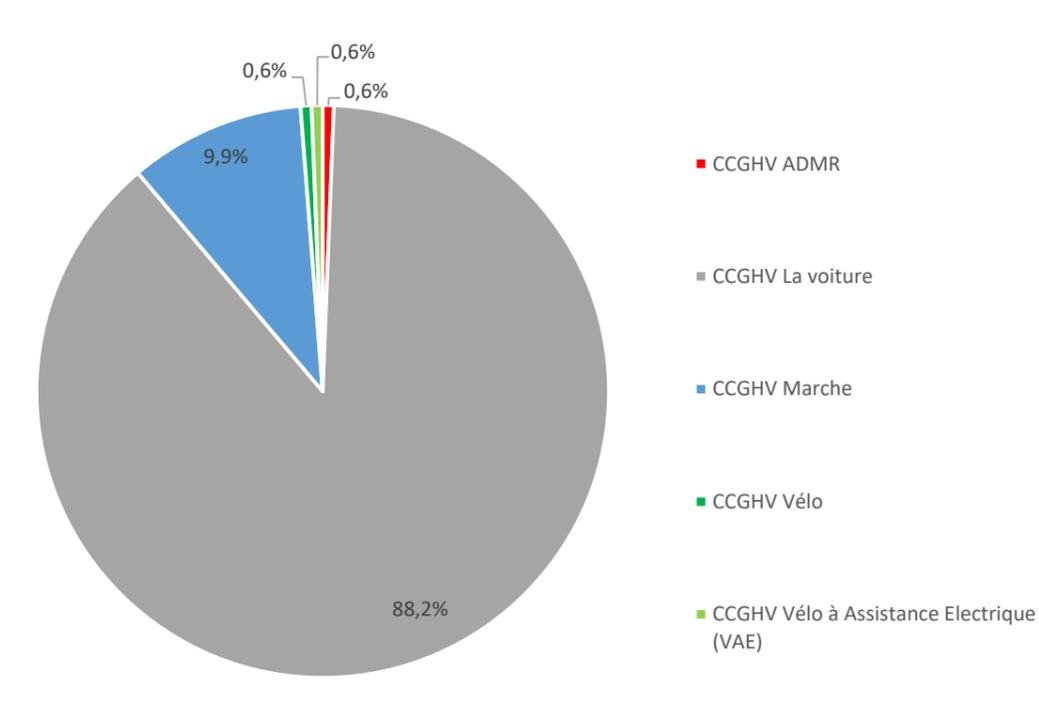
Part modale – motif travail



Part modale – motif achat



Part modale – motif achat



- Voiture prépondérante pour les motifs travail et achat (entre 73% à 88%)
- Part modale des transports en commun supérieure à la moyenne des 4 EPCI (3% contre 0,7%)

Flux de circulation diffus expliqués par un fort usage de la voiture

Utilisation de la navette urbaine et du réseau FLUO

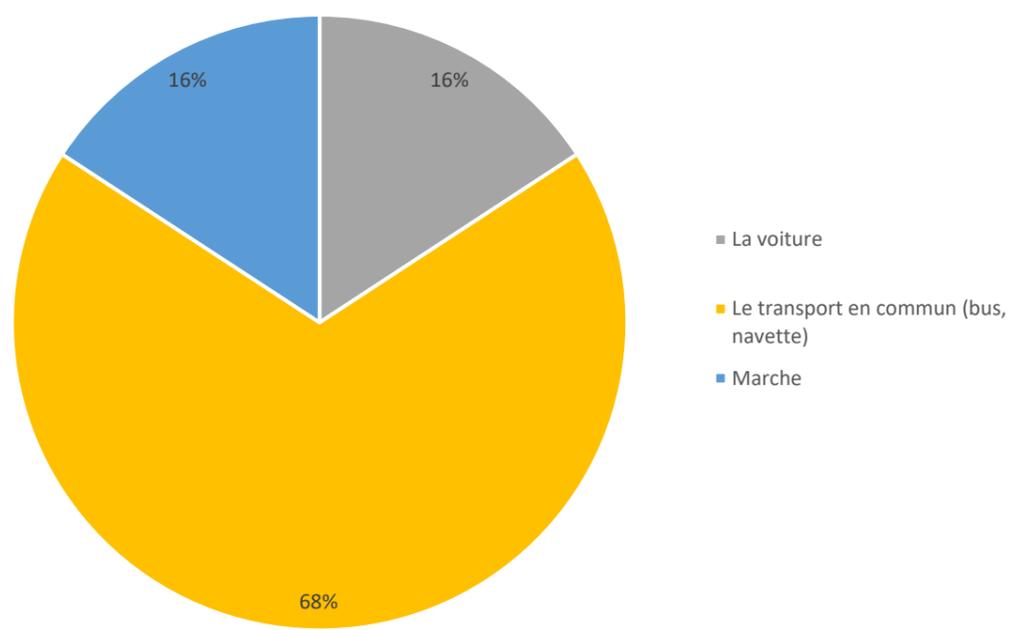
Fort usage de la marche pour le motif achat (liée à la localisation des commerces dans les grands pôles)

- Part modale du vélo (musculaire et électrique confondus) significative pour le motif travail avec 8% (<2% part modale INSEE sur les territoires)

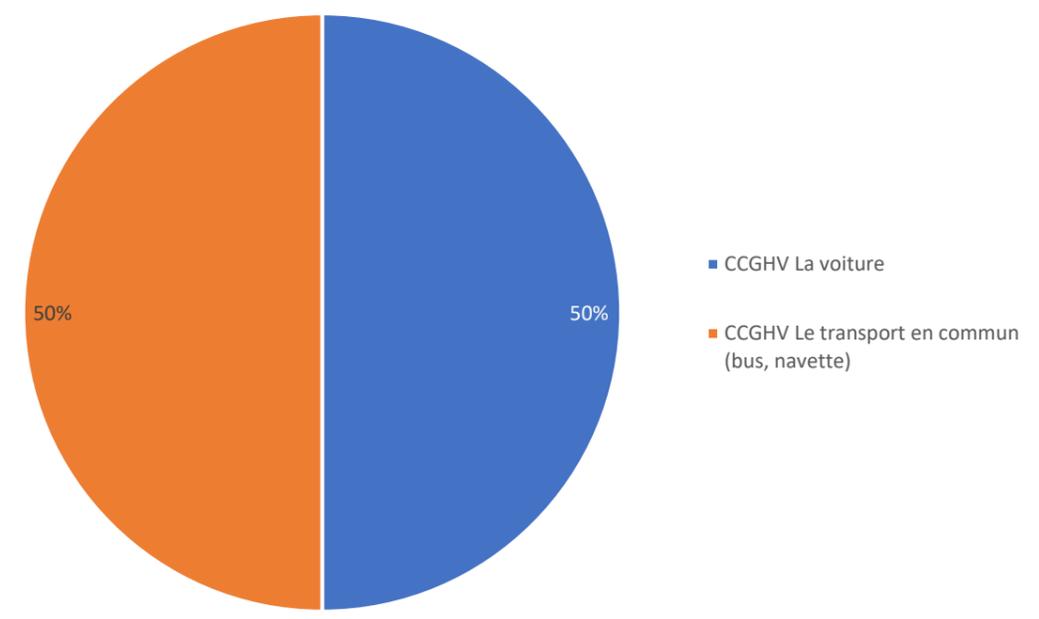
Aménagements cyclables jouent un rôle dans les déplacements pendulaires

VI : Modes préférentiels des enquêtés : le vélo en 2^{ème} place derrière l'automobile soliste

Part modale – motif scolaire



Part modale – motif scolaire

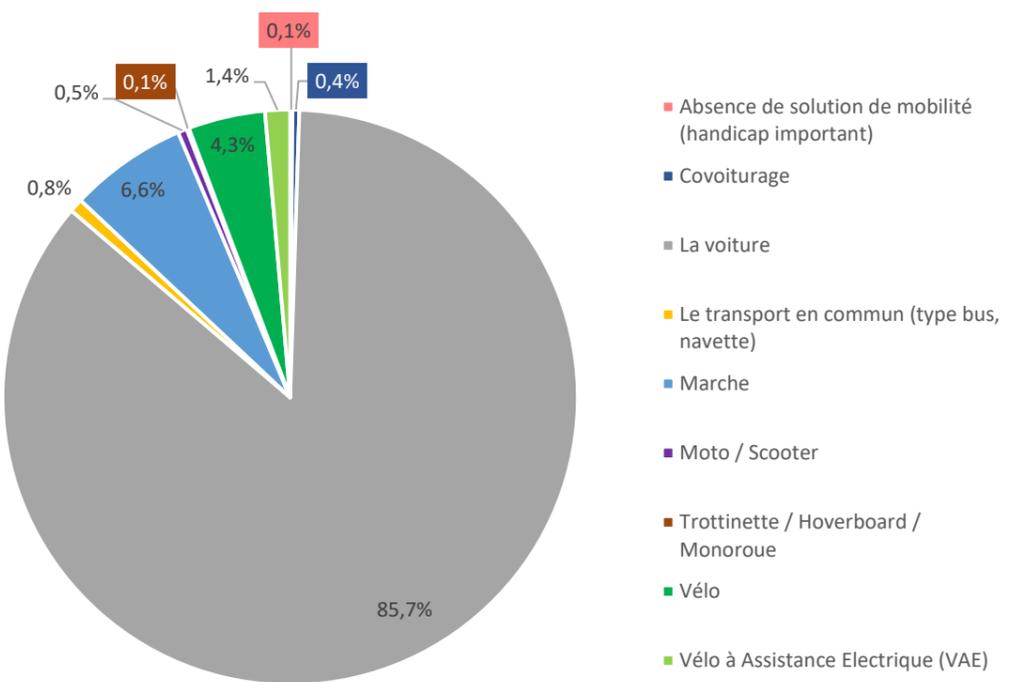


CCGHV

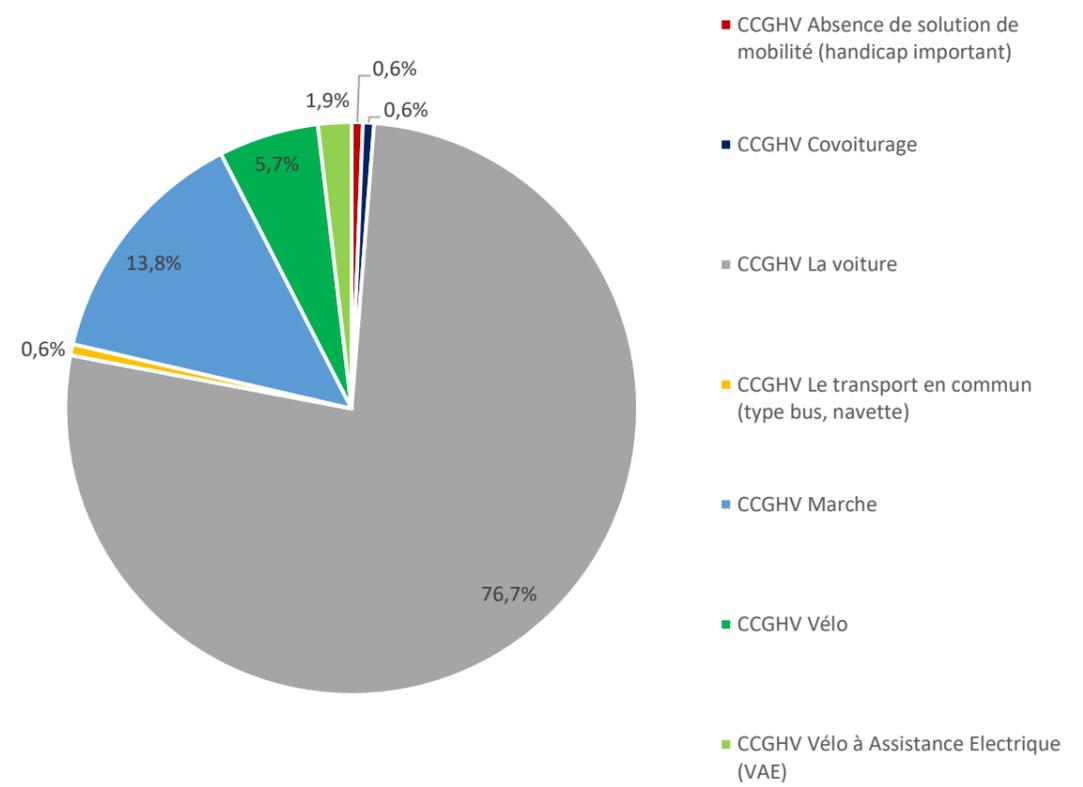
- Motif scolaire, part modale peu représentatif (2 réponses)
- Voiture prépondérante pour le motif loisir mais part inférieure à la moyenne du bassin de vie (77% contre 86% sur l'ensemble du territoire)

Utilisation de la voiture = réponse aux contraintes de topographie et de distance

Part modale – motif loisirs



Part modale – motif loisirs



- Part modale du vélo pour le loisir (musculaire et électrique confondus) supérieure à la moyenne des 4 EPCI (8% contre de 6%)

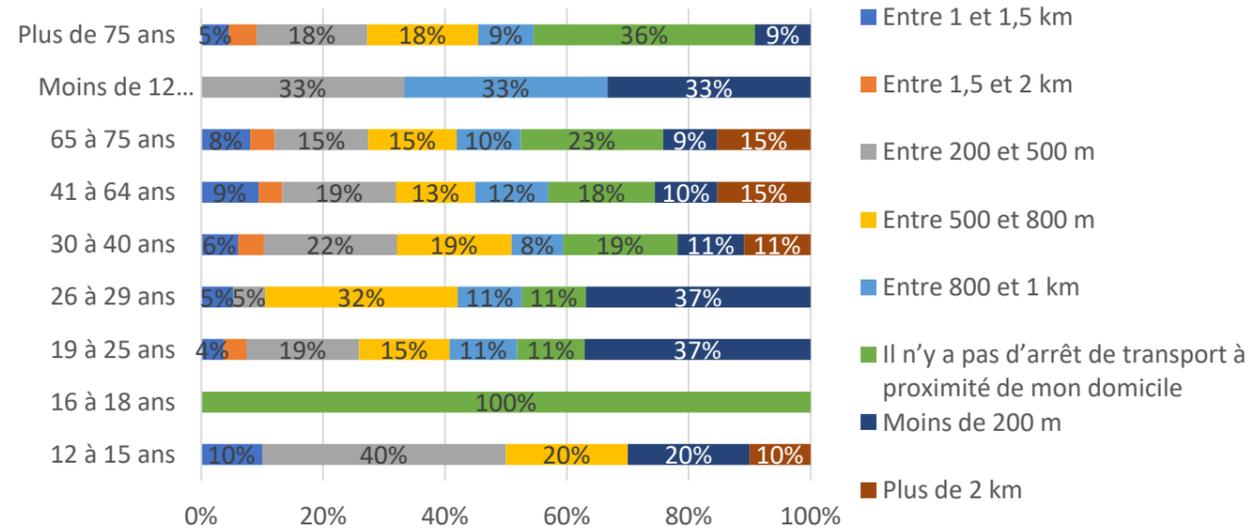
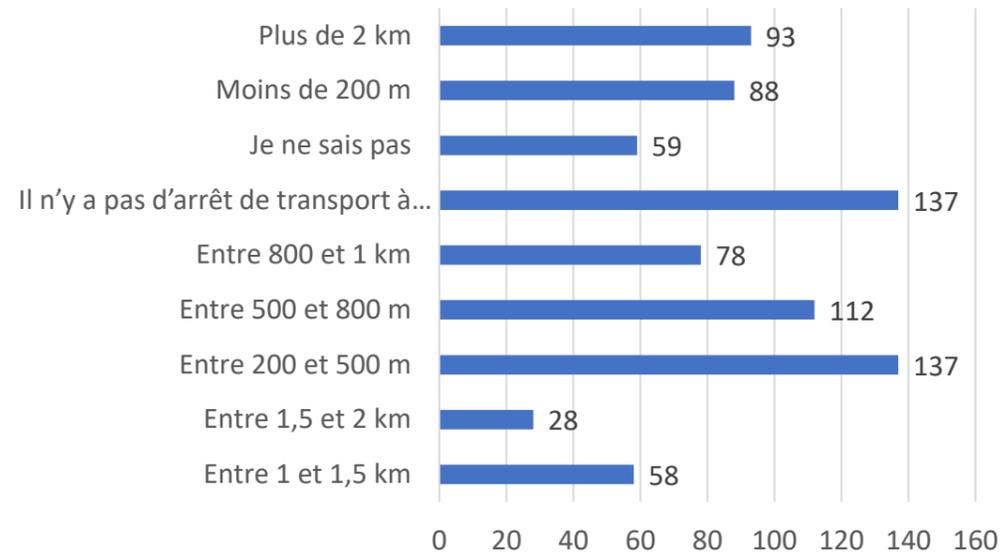
Fréquentation des aménagements cyclables existant

- Part modale de la marche supérieure à la moyenne des 4 EPCI (14% contre de 7%)

VI : Transport en commun, du domicile à l'arrêt TC une interdistance à moyenner et à valoriser

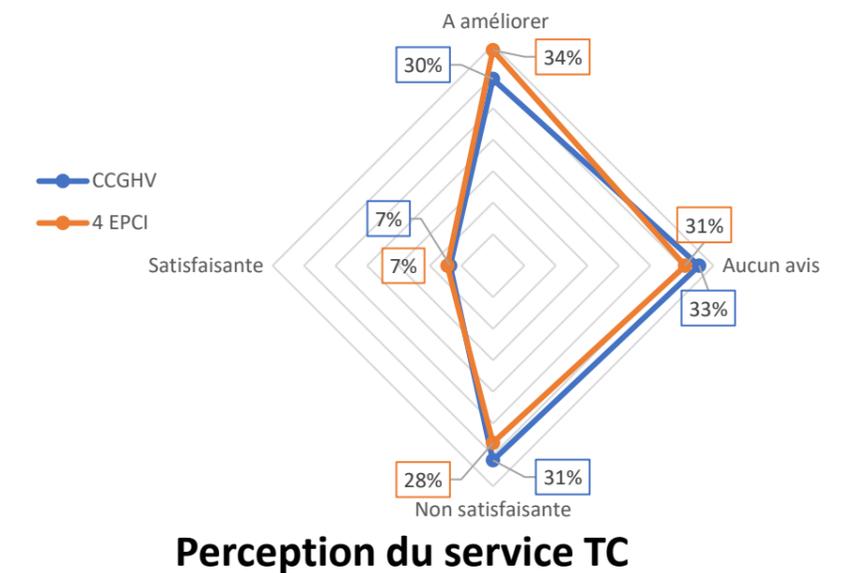
Accessibilité à un arrêt de bus

Distance par rapport à l'arrêt de transport en commun



- Arrêt transport en commun majoritairement disponible à moins de 800 m
- Proportion significative de personnes n'ayant pas accès à un arrêt de transport en commun
- Pour les personnes âgées (+65ans) -> pas d'accès à un transport en commun

Evaluation du transport en commun



Le service de transport doit être :

- Adapté à mon rythme de vie
- Economique
- Accessible à tous (PMR, personnes âgées, proche du domicile, etc)
- Ecologique

Principaux freins

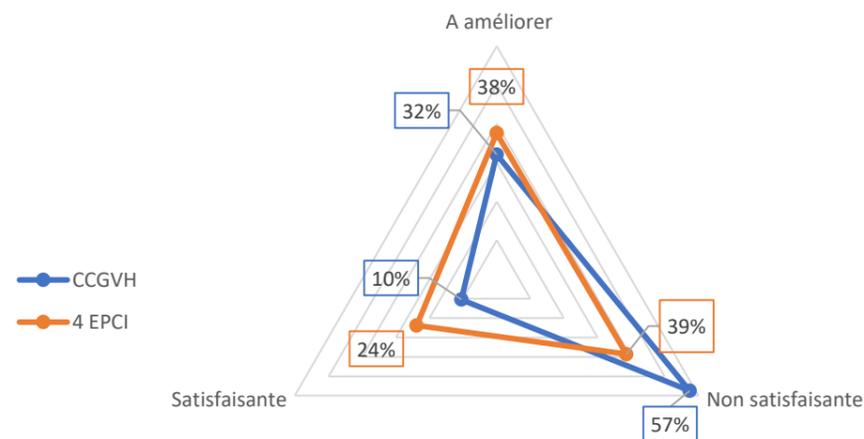
4 freins à l'utilisation des transports en commun :

- Horaires inadaptés à mes besoins
- Ligne de transport ne permettant pas de se rendre à mon lieu de destination
- Aucune ligne de transport en commun à proximité de mon domicile
- Trajet trop cher

VI : Modes actifs recherchent aménagements "désespérément" (continus, sécurés et confortables)

Perception du vélo

Evaluation des aménagements cyclables



Perception du vélo

Le vélo doit permettre :

- De réaliser une activité physique
- De faire un geste écologique
- De voyager moins cher
- D'être autonome

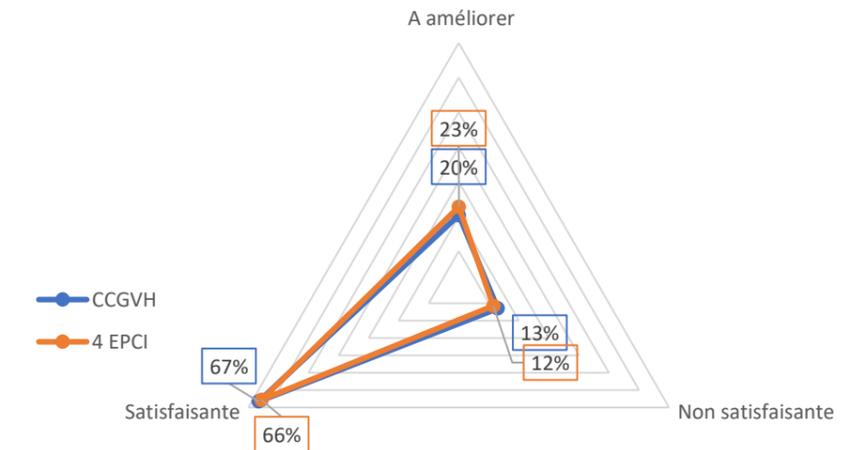
Principaux freins à la pratique du vélo

4 freins à l'utilisation du vélo :

- N'utilise pas ce mode de déplacement
- Absence d'aménagements ou aménagements existants non adaptés
- Sentiment d'insécurité et de vulnérabilité
- Présence de forts dénivelés sur mon trajet

Perception de la marche

Evaluation des aménagements piétons



Perception de la marche

La marche doit permettre :

- De réaliser une activité physique
- De faire un geste écologique
- De réaliser un déplacement sur des trottoirs confortables
- De se rendre aux principaux pôles de destination

Principaux freins à la pratique de la marche

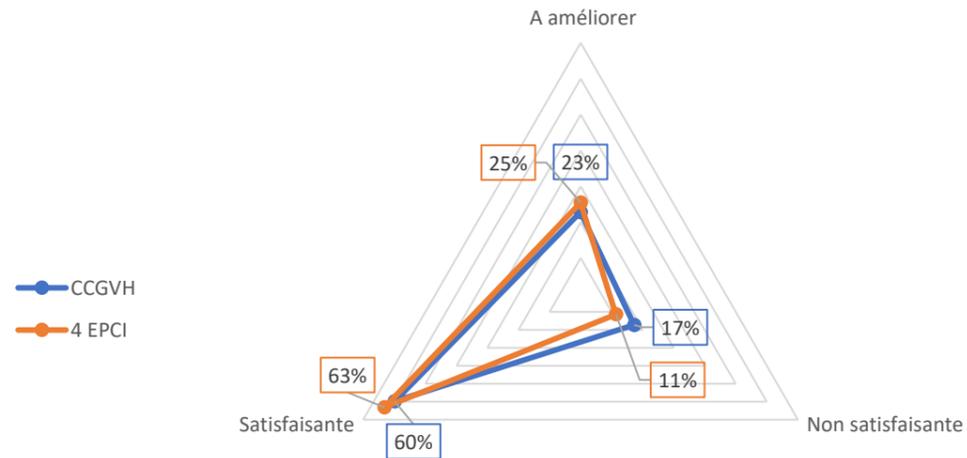
4 freins à l'utilisation de la marche :

- Absence d'aménagements continus
- Présence d'obstacles sur trottoir
- Présence de forts dénivelés sur mon trajet
- Sentiment d'insécurité et de vulnérabilité

VI : Voiture / moto, autonomie, confort, liberté mais conflictuelles

Perception de la voiture / moto

Evaluation des conditions de circulation



Perception de la voiture / moto

La voiture / moto doit permettre :

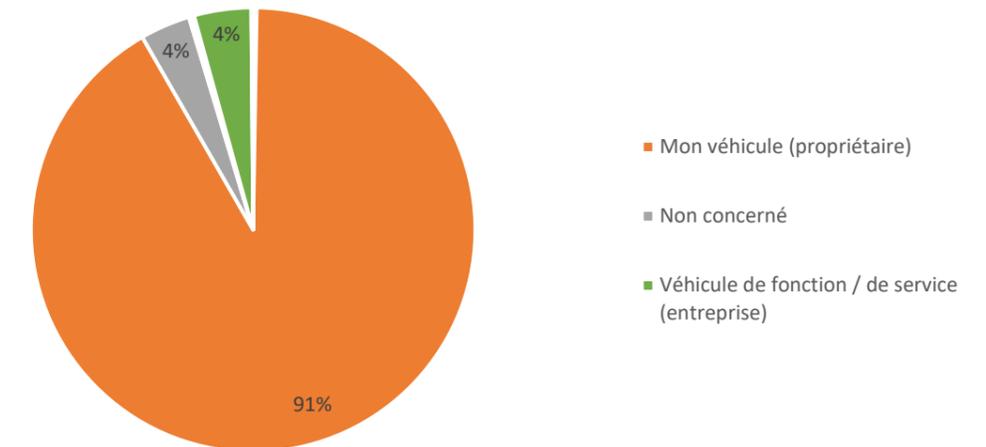
- D'être libre et autonome
- De franchir les barrières naturelles
- De me rapprocher des services éloignés
- De répondre à l'absence d'autres moyens de déplacement

Principaux freins à la pratique de la voiture / moto

4 freins à l'utilisation de la voiture / moto :

- Cohabitation difficile avec les cyclistes
- Difficultés à payer l'essence, le stationnement
- Etat dégradé de la chaussée
- Sentiment d'insécurité

Quel véhicule utilisez-vous ?



Sur le panel de répondants :

- 91% propriétaires d'un véhicule
- 94% disposant du permis de conduire
- Parmi les personnes ne disposant pas du permis de conduire :
 - 13% ont entre 30 et 40 ans
 - 26% ont entre 41 et 64 ans
 - Majoritairement des femmes

VI : Les répondants à l'enquête fixent leurs propres priorités



		<i>Note pondérée</i>
Priorité 1	Il faut réaliser des aménagements pour la sécurité (passages piétons, etc.)	545
Priorité 2	Il faut développer un service permettant un usage plus responsable de la voiture (aires de covoiturage ou autopartage par exemple)	444
Priorité 3	Il faut mettre en place de mesures de réduction de la vitesse efficaces (zone 30, chicanes, etc.)	432
Priorité 4	Meilleur entretien de la voirie	419
Priorité 5	Il faut améliorer la signalisation (jalonnement, interdiction de circuler selon tonnage...)	416
Priorité 6	Il ne faut rien changer !	180

VI - RÉSULTATS DE L'ENQUÊTE MOBILITÉ : LA SYNTHÈSE



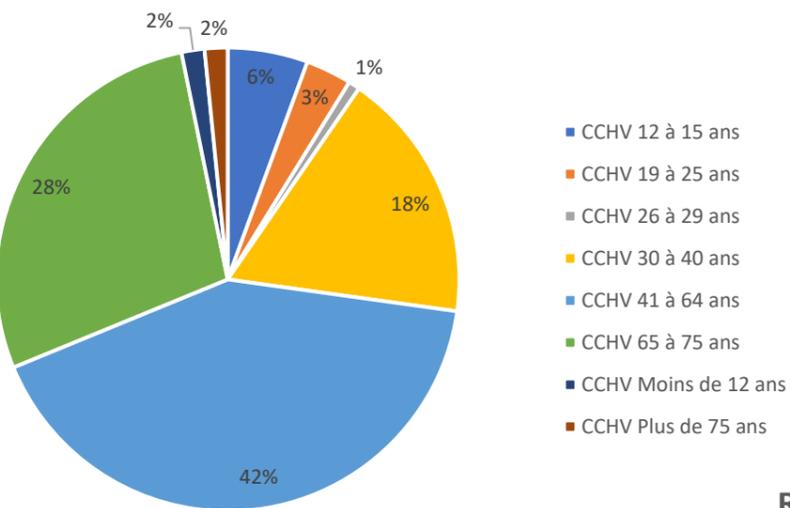
VI : Le territoire en un "coup d'œil"

UNE CONCERTATION D'UN MOIS

- Du 30 août au 1er octobre 2023 par voie dématérialisée et papier
- **362 réponses comptabilisées sur la CCHV**

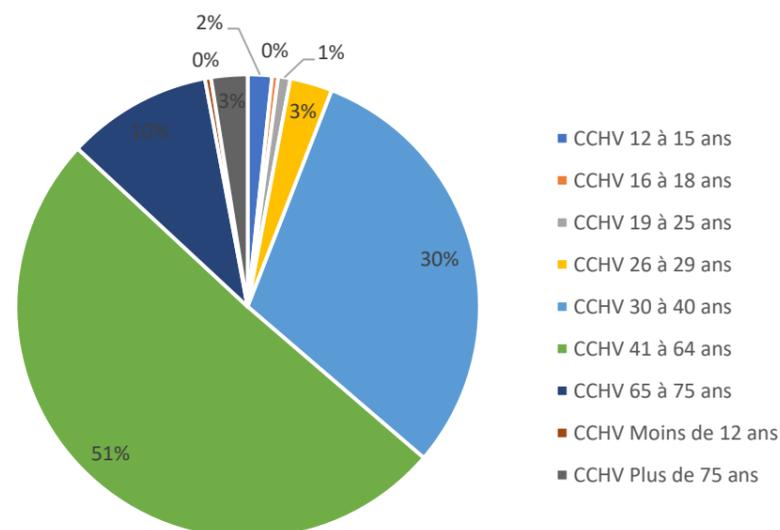
♂ **35% d'hommes** (125 répondants)

Répartition par tranches d'âge des hommes



♀ **65% de femmes** (237 répondantes)

Répartition par tranches d'âge des femmes



PROFIL DES REpondANTS - CCHV

Part des actifs : 256 répondants (69%) - (4 EPCI : 70 % - 579 répondants)

Catégories socio-professionnelles les plus représentées :

- **Employé(e) : 71 réponses – (20%)**
- **Profession intermédiaire : 61 réponses – (17%)**
- **Cadre et profession libérale : 32 réponses – (9%)**

Part des scolarisés : 16 répondants (4%)

Personnes retraitées : 82 répondants (23%)

Personnes sans emploi : 16 répondants (4%)

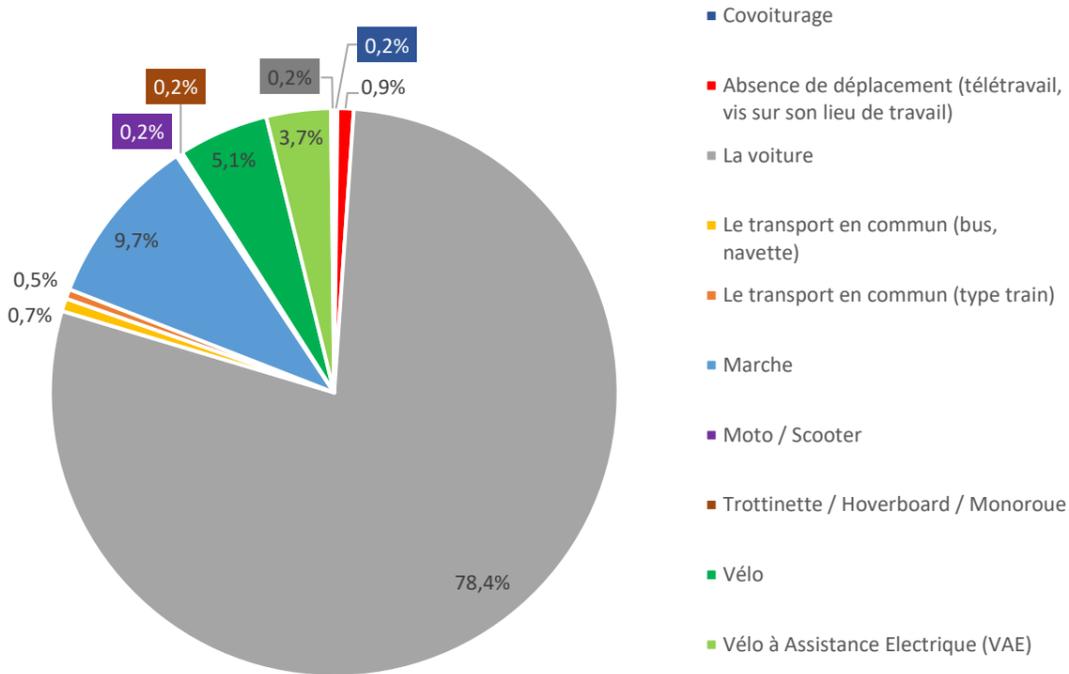
Catégories socio-professionnelles les plus représentées 4 EPCI :

- **Employé(e) : 155 réponses - 25% des répondants**
- **Profession intermédiaire : 139 réponses - 23% des répondants**
- **Cadre et profession libérale : 107 réponses - 18% des répondants**
- **Part des scolarisés : 2.5 % - 21 répondants**
- **Personnes retraitées : 184 répondants (22%)**
- **Personnes sans emploi : 35 répondants (4.2%)**

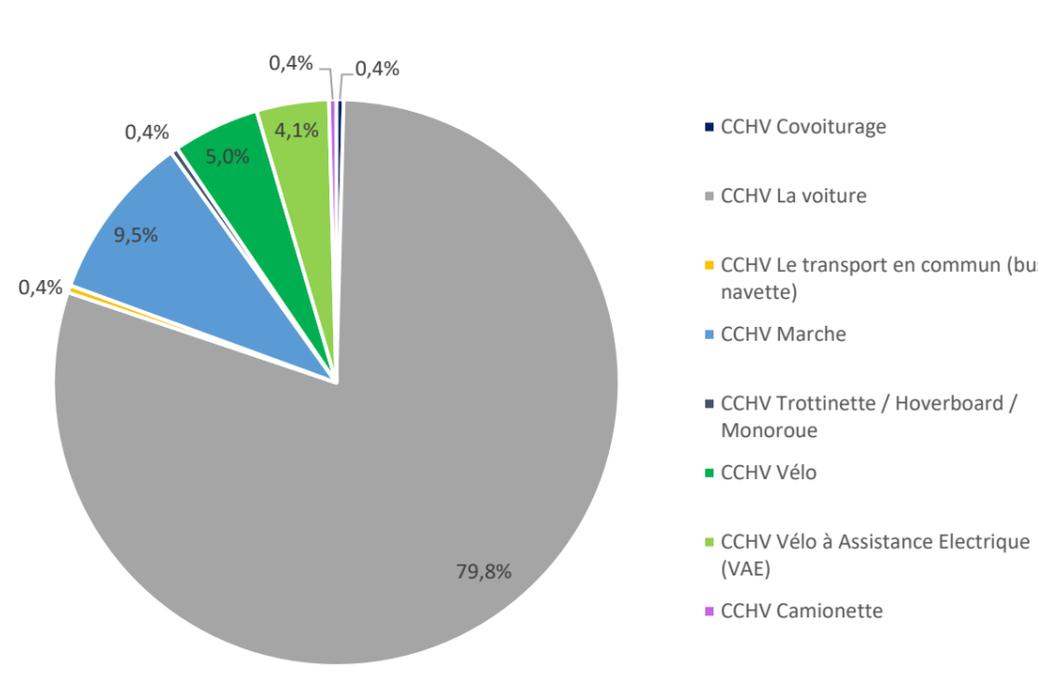
VI : Modes préférentiels des enquêtés : le vélo en 2^{ème} place derrière l'automobile soliste



Part modale – motif travail



Part modale – motif travail



CCHV

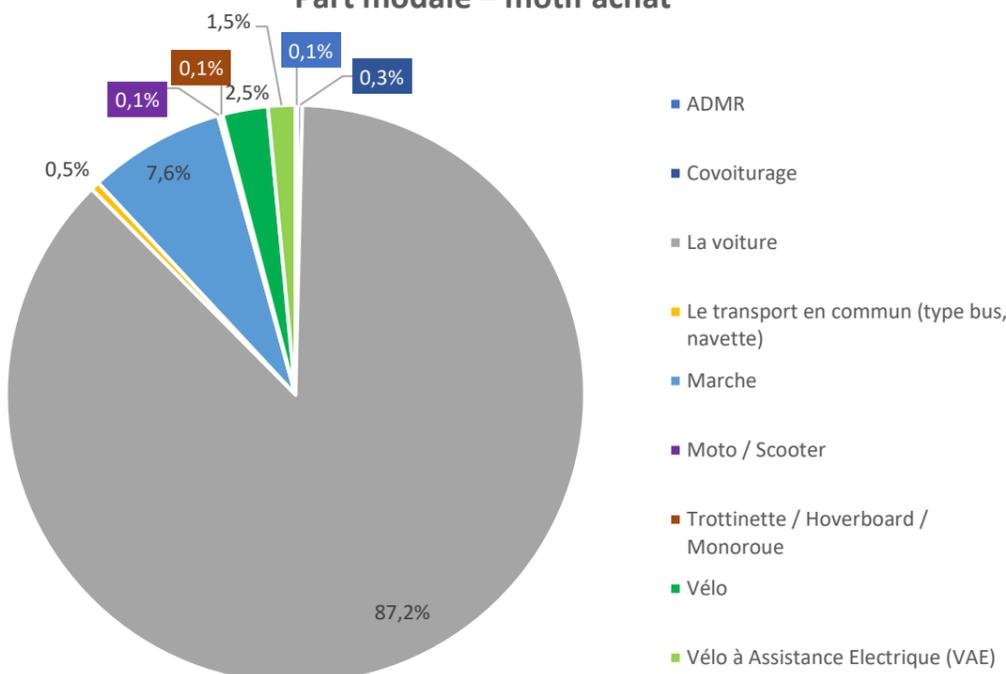
- Voiture prépondérante pour les motifs travail et achat (entre 79% à 88%)
- Absence d'utilisation du transport en commun notamment pour l'achat (durée de trajet non compétitif)

Flux de circulation diffus expliqués par une forte utilisation de la voiture

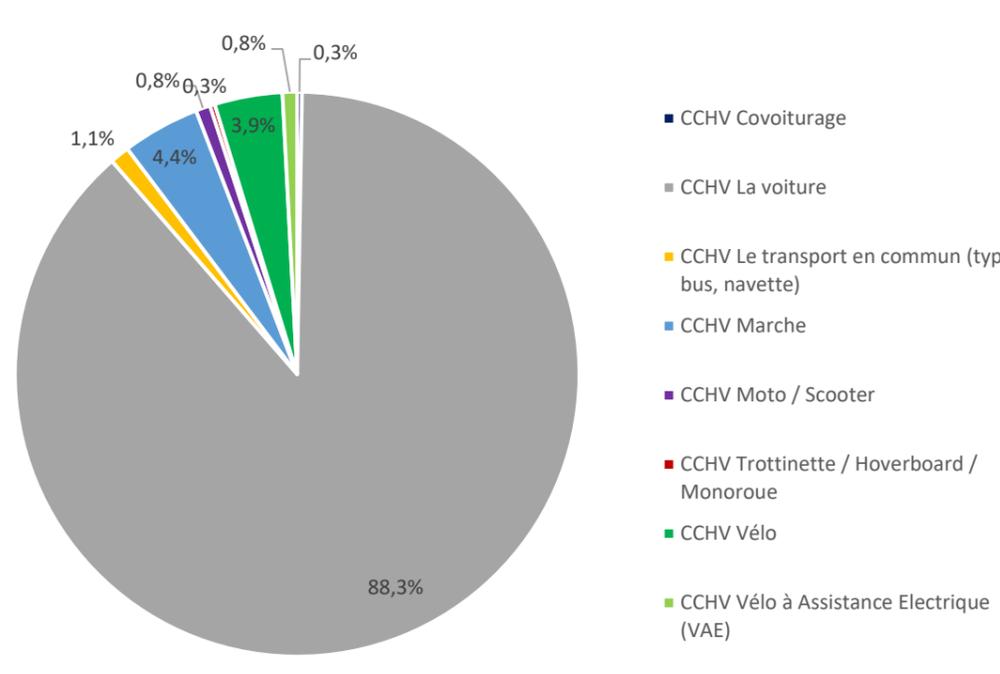
Utilisation de la navette TAD perceptible

Forte utilisation de la marche pour le motif achat (liée à la localisation des commerces dans les grands pôles)

Part modale – motif achat



Part modale – motif achat

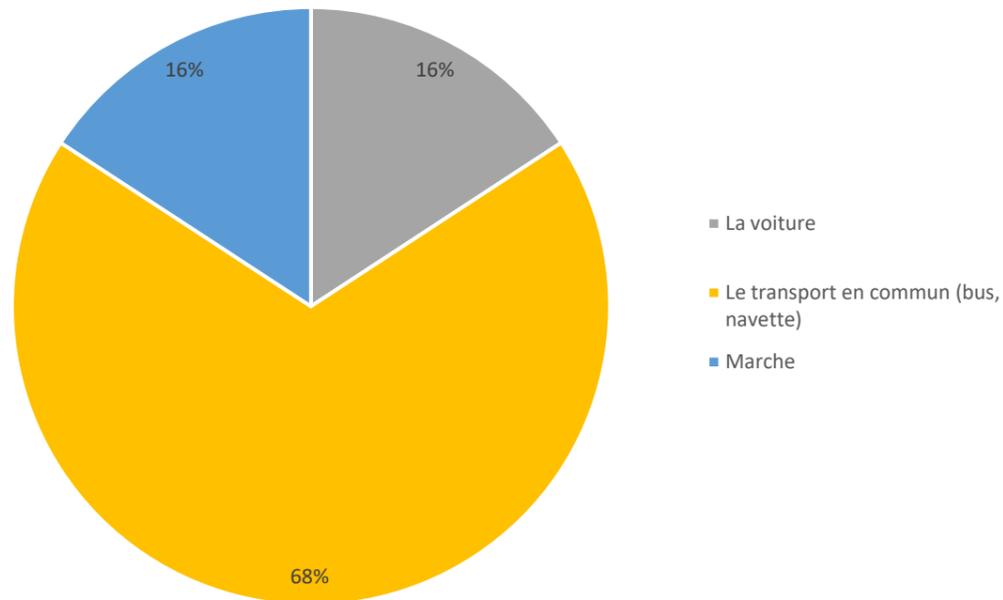


- Part modale du vélo (musculaire et électrique confondus) significative comprise entre 4% et 9% (<2% part modale INSEE sur les territoires)

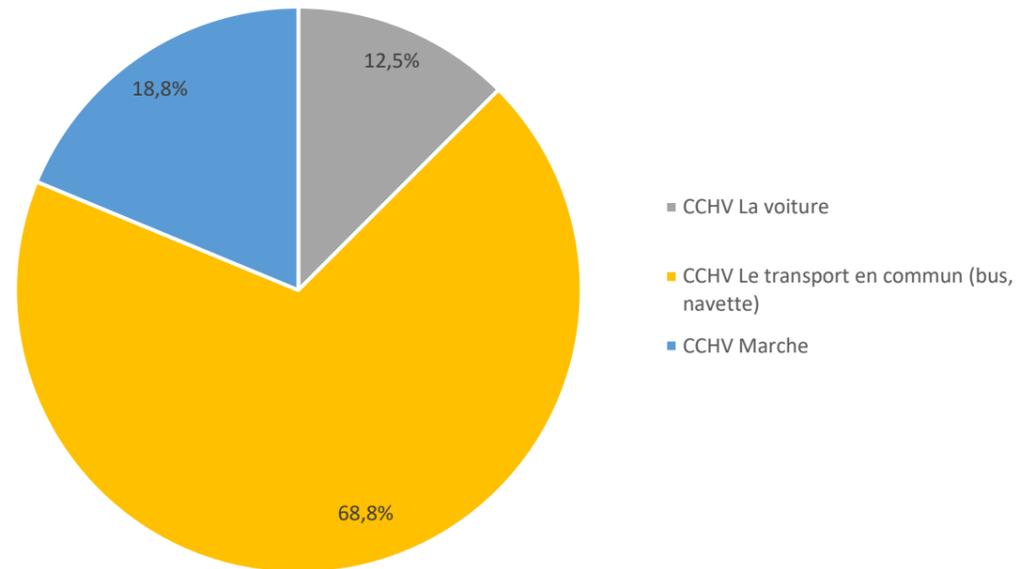
Voie verte : joue un rôle dans les déplacements pendulaires

VI : Modes préférentiels des enquêtés : le vélo en 2^{ème} place derrière l'automobile soliste

Part modale – motif scolaire



Part modale – motif scolaire



CCHV

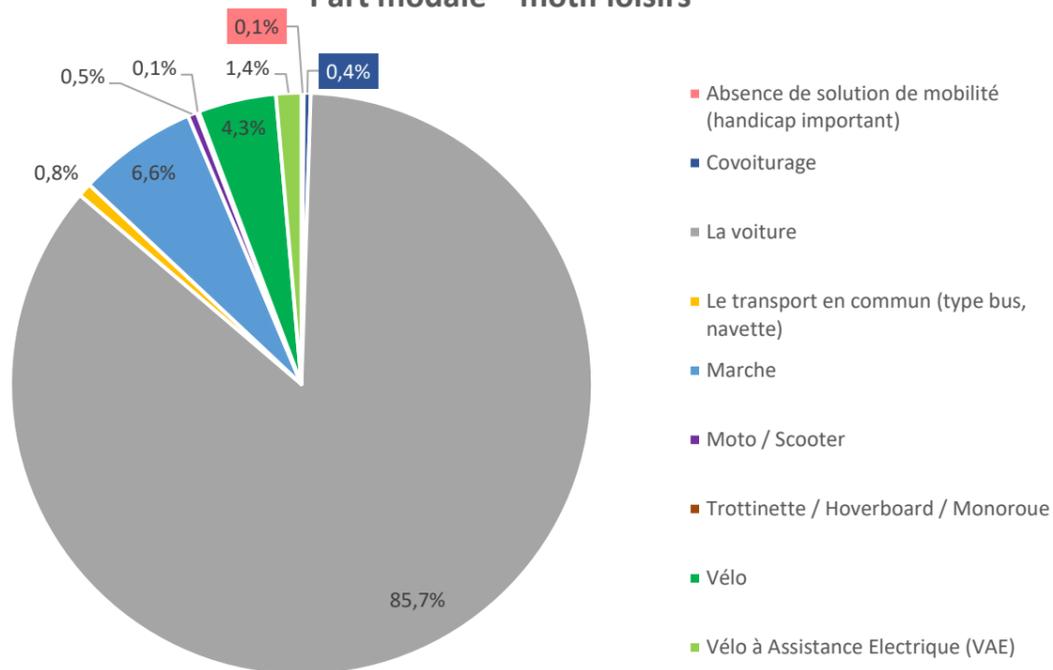
- Pour le motif scolaire, le transport en commun prédomine avec 70% de part modale

Expliqué par le niveau d'étude le plus représenté : Collégiens

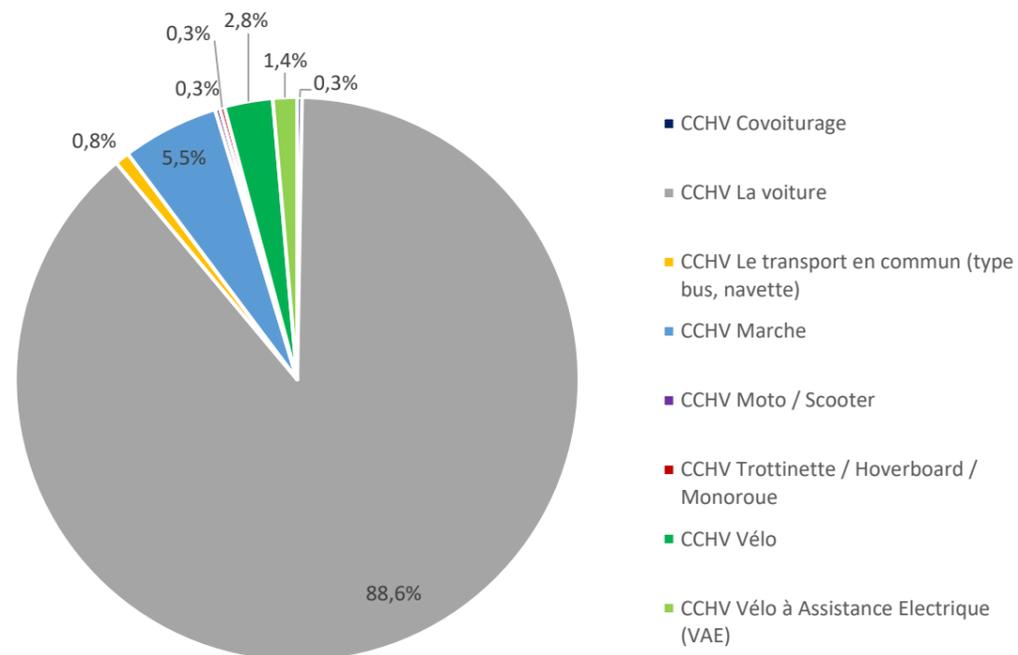
- Voiture prépondérante pour le motif loisir (89% contre 86% sur l'ensemble du territoire)

Utilisation de la voiture = réponse au contrainte de topographie et de distance

Part modale – motif loisirs



Part modale – motif loisirs



- Part modale du vélo (musculaire et électrique confondus) inférieure à la moyenne des 4 EPCI (4,2% contre 6%)

Sous-utilisation de la voie verte déplacements de loisirs (pratique plus sportive de type VTT ?)

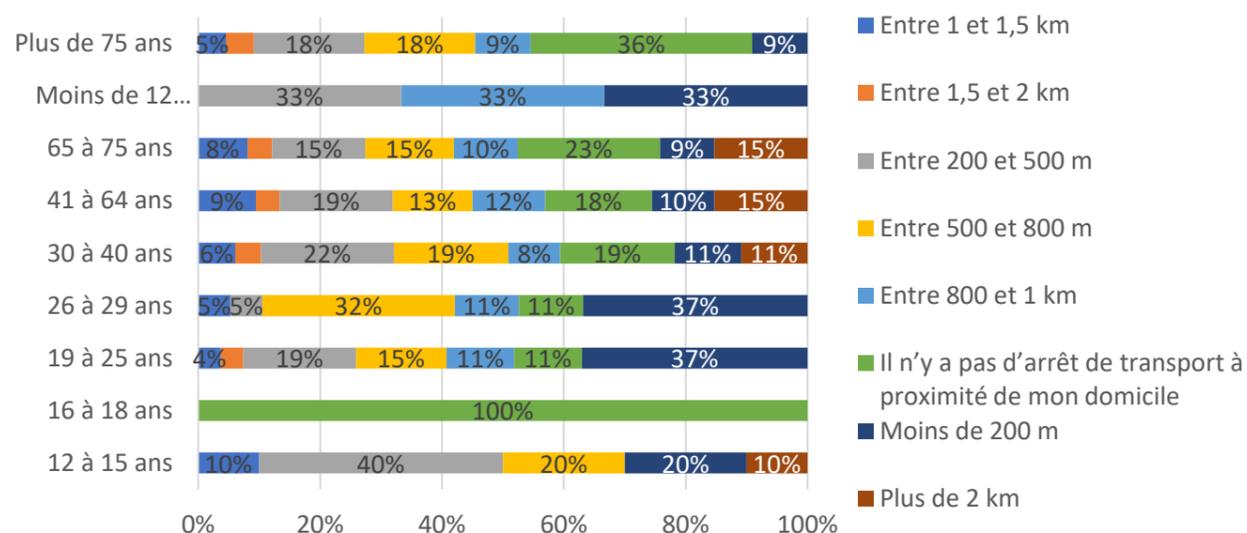
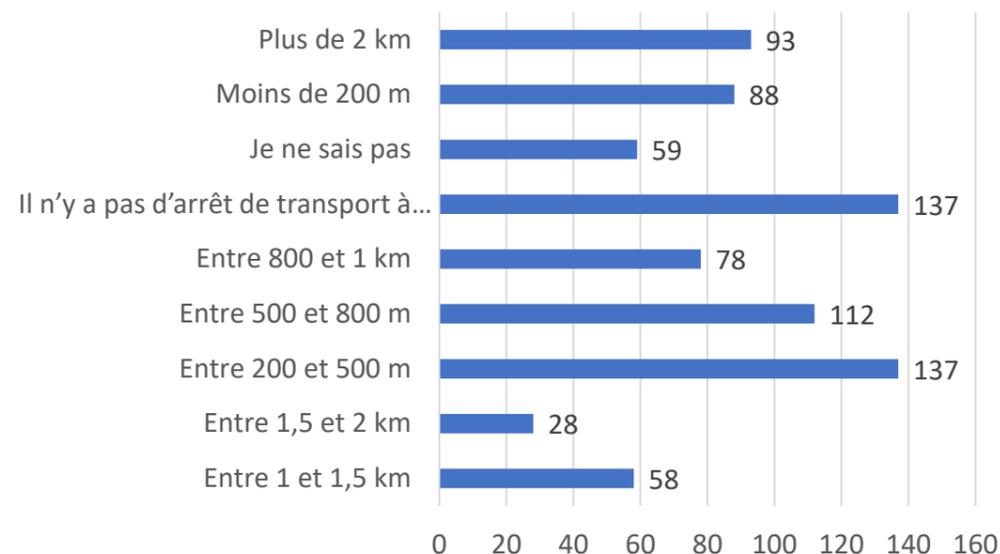
VI : Transport en commun, du domicile à l'arrêt TC une interdistance à moyenner et à valoriser



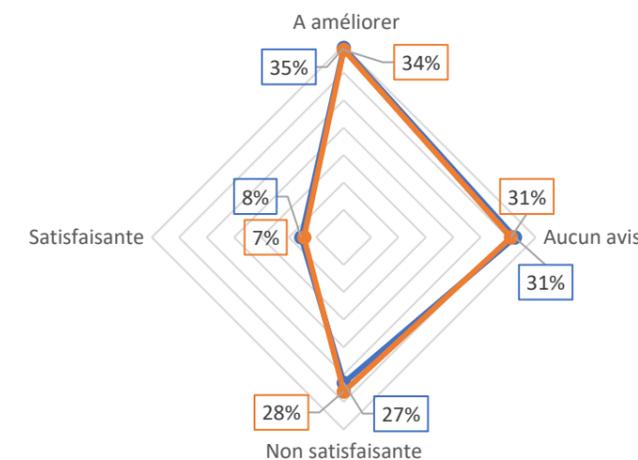
Evaluation du transport en commun

Accessibilité à un arrêt de bus

Distance par rapport à l'arrêt de transport en commun



- 1 personne / 2 dispose d'un arrêt transport en commun majoritairement à moins de 800 m
- Proportion significative de personnes n'ayant pas accès à un arrêt de transport en commun
- Pour les personnes âgées (+65ans) -> pas d'accès à un transport en commun



Perception du service TC

Le service de transport doit être :

- Adapté à mon rythme de vie
- Economique
- Accessible à tous (PMR, personnes âgées, proche du domicile, etc)
- Ecologique

Principaux freins

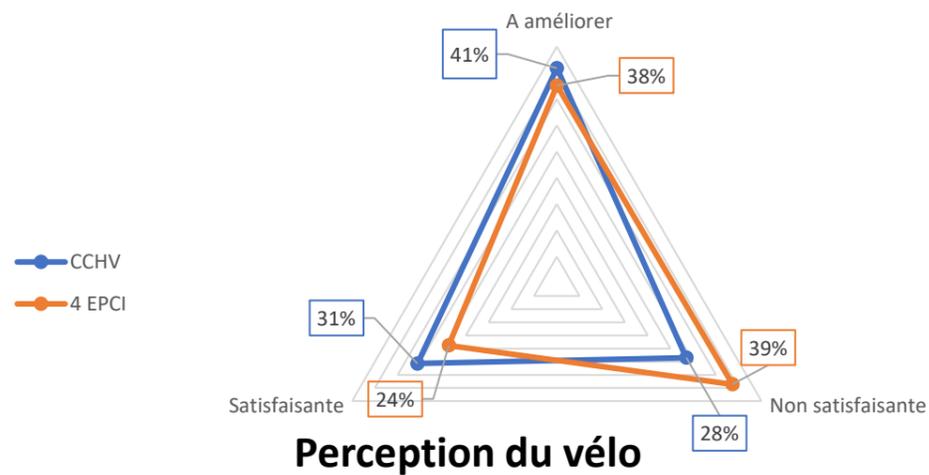
4 freins à l'utilisation des transports en commun :

- Horaires inadaptés à mes besoins
- Ligne de transport ne permettant pas de se rendre à mon lieu de destination
- Aucune ligne de transport en commun à proximité de mon domicile
- Trajet trop cher

VI : Modes actifs recherchent aménagements "désespérément" (continus, sécurés et confortables)

Perception du vélo

Evaluation des aménagements cyclables



Le vélo doit permettre :

- De réaliser une activité physique
- De faire un geste écologique
- De voyager moins cher
- D'être autonome

Principaux freins à la pratique du vélo

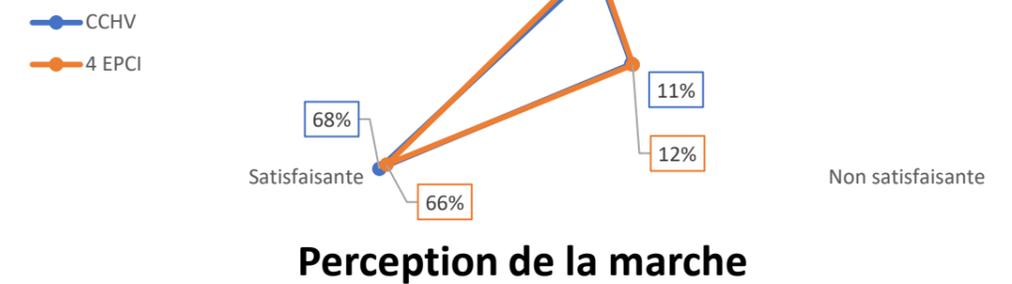
4 freins à l'utilisation du vélo :

- N'utilise pas ce mode de déplacement
- Absence d'aménagements ou aménagements existants non adaptés
- Sentiment d'insécurité et de vulnérabilité
- Présence de forts dénivelés sur mon trajet

Perception de la marche

Evaluation des aménagements piétons

A améliorer



La marche doit permettre :

- De réaliser une activité physique
- De faire un geste écologique
- De réaliser un déplacement sur des trottoirs confortables
- De se rendre aux principaux pôles de destination

Principaux freins à la pratique de la marche

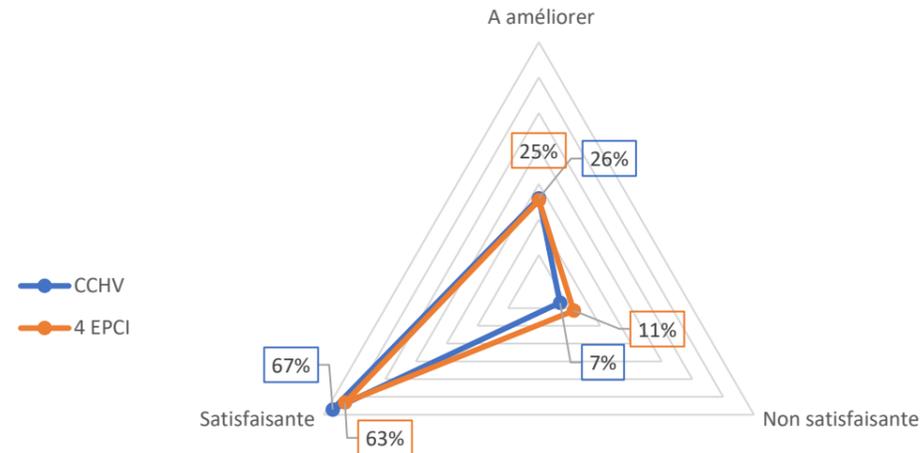
4 freins à l'utilisation de la marche :

- Absence d'aménagements continus
- Présence d'obstacles sur trottoir
- Présence de forts dénivelés sur mon trajet
- Sentiment d'insécurité et de vulnérabilité

VI : Voiture / moto, autonomie, confort, liberté mais conflictuelles

Perception de la voiture / moto

Evaluation des conditions de circulation



Perception de la voiture / moto

La voiture / moto doit permettre :

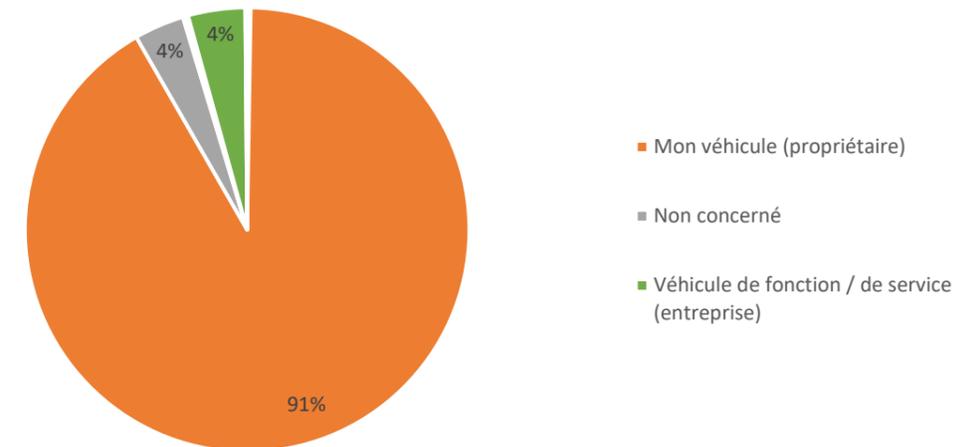
- D'être libre et autonome
- De franchir les barrières naturelles
- De me rapprocher des services éloignés
- De répondre à l'absence d'autres moyens de déplacement

Principaux freins à la pratique de la voiture / moto

4 freins à l'utilisation de la voiture / moto :

- Cohabitation difficile avec les cyclistes
- Difficultés à payer l'essence, le stationnement
- Etat dégradé de la chaussée
- Sentiment d'insécurité

Quel véhicule utilisez-vous ?



Sur le panel de répondants :

- 91% propriétaires d'un véhicule
- 94% disposant du permis de conduire
- Parmi les personnes ne disposant pas du permis de conduire :
 - 13% ont entre 30 et 40 ans
 - 26% ont entre 41 et 64 ans
 - Majoritairement des femmes

VI : Les répondants à l'enquête fixent leurs propres priorités



		<i>Note pondérée</i>
Priorité 1	Il faut réaliser des aménagements pour la sécurité (passages piétons, etc.)	1216
Priorité 2	Il faut un meilleur entretien des voiries	1028
Priorité 3	Il faut développer un service permettant un usage plus responsable de la voiture (aires de covoiturage ou autopartage par exemple)	930
Priorité 4	Il faut améliorer la signalisation (jalonnement, interdiction de circuler selon tonnage...)	892
Priorité 5	Il faut la mise en place de mesures de réduction de la vitesse efficaces (zone 30, chicanes, etc.)	832
Priorité 6	Il ne faut rien changer !	499

VI - RÉSULTATS DE L'ENQUÊTE MOBILITÉ : LA SYNTHÈSE



VI : Le territoire en un "coup d'œil"

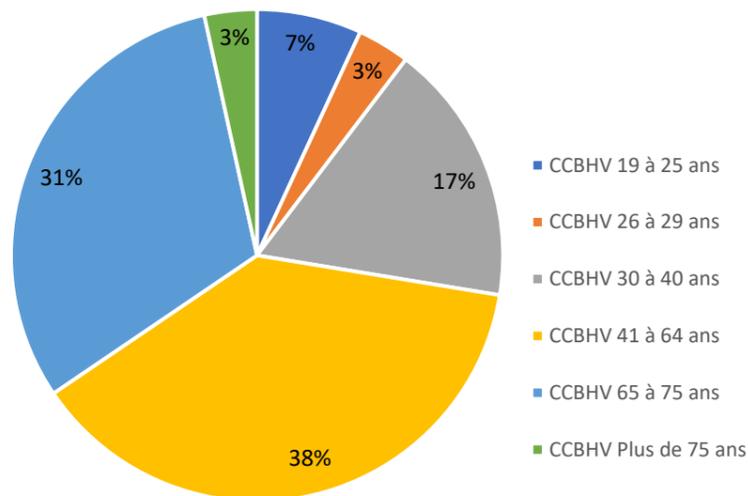
PROFIL DES REpondANTS - CCBHV

UNE CONCERTATION D'UN MOIS

- Du 30 août au 1er octobre 2023 par voie dématérialisée et papier
- **73 réponses comptabilisées sur la CCBHV**

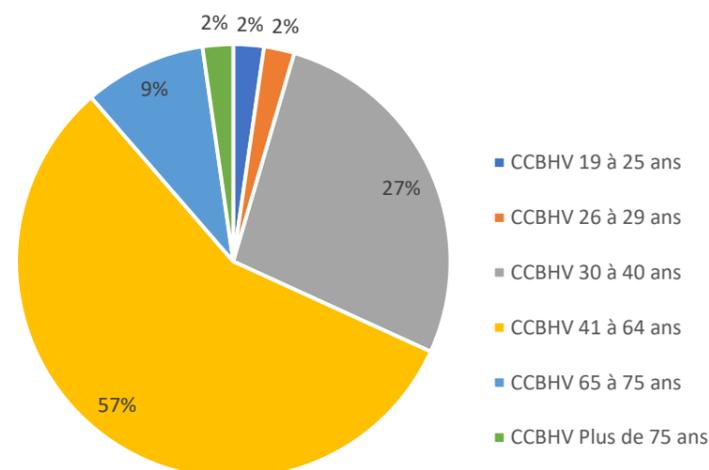
♂ **40% d'hommes** (29 répondants)

Répartition par tranches d'âge des hommes



♀ **60% de femmes** (44 répondantes)

Répartition par tranches d'âge des femmes



PROFIL DES REpondANTS - CCBHV

Part des actifs : 52 répondants (71%) - (4 EPCI : 70 % - 579 répondants)

Catégories socio-professionnelles les plus représentées :

- **Employé(e) : 14 réponses** - 19% des répondants
- **Profession intermédiaire : 12 réponses** - 16% des répondants
- **Cadre et profession libérale : 10 réponses** - 14% des répondants

Personnes retraitées : 18 répondants (25%)

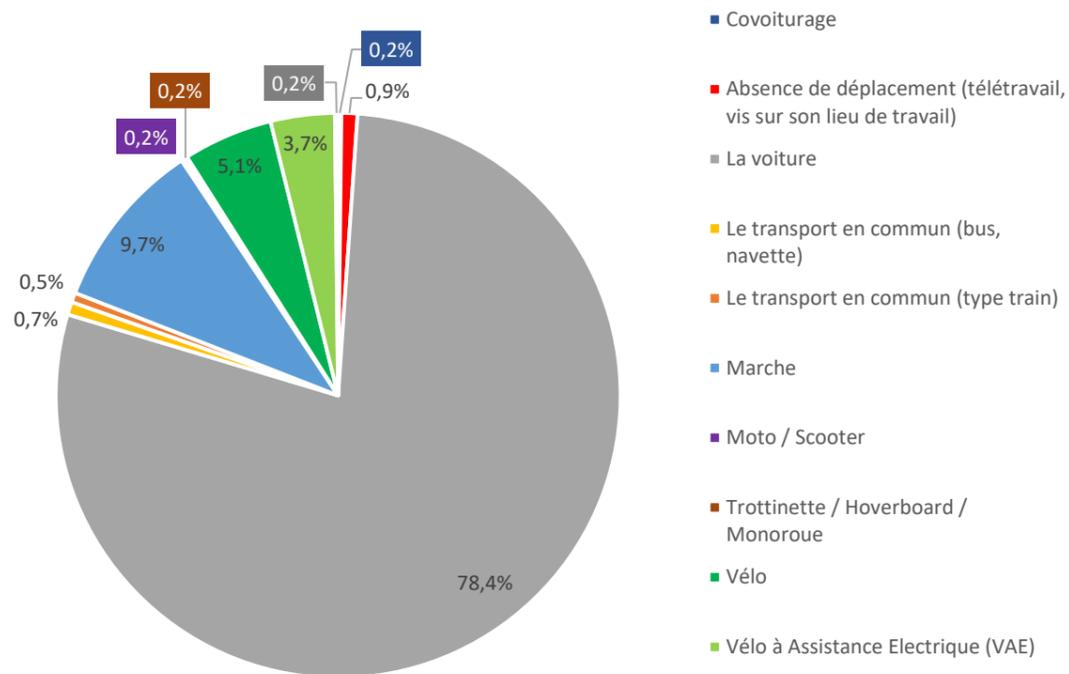
Personnes sans emploi : 3 répondants (4%)

Catégories socio-professionnelles les plus représentées 4 EPCI :

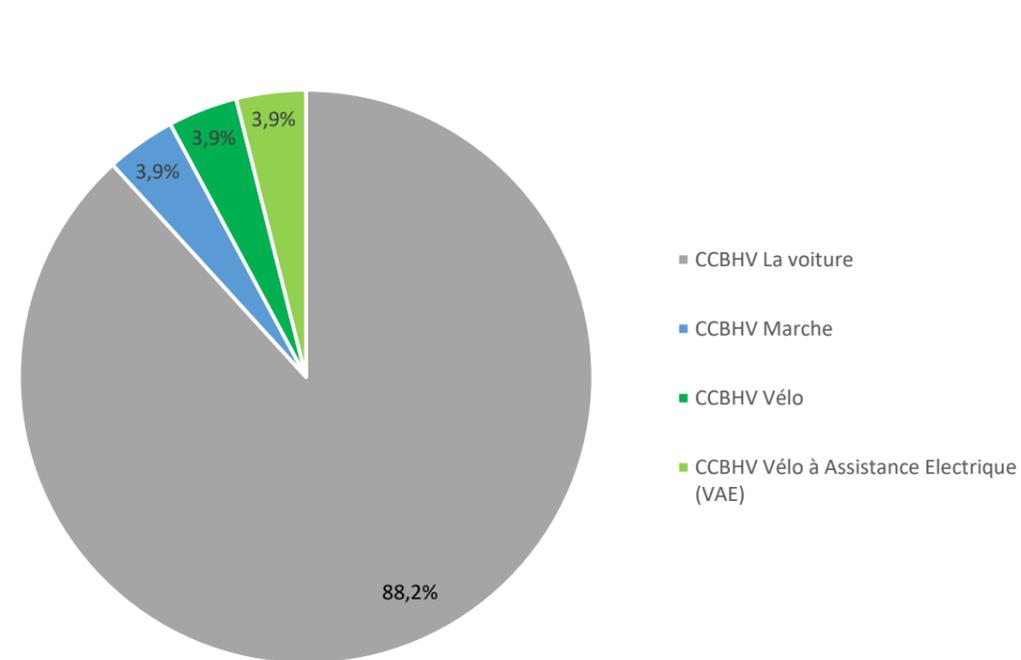
- **Employé(e) : 155 réponses** - 25% des répondants
- **Profession intermédiaire : 139 réponses** - 23% des répondants
- **Cadre et profession libérale : 107 réponses** - 18% des répondants
- **Part des scolarisés : 2.5 %** - 21 répondants
- **Personnes retraitées : 184 répondants** (22%)
- **Personnes sans emploi : 35 répondants** (4.2%)

VI : Modes préférentiels des enquêtés : le vélo en 2^{ème} place derrière l'automobile soliste

Part modale – motif travail



Part modale – motif travail

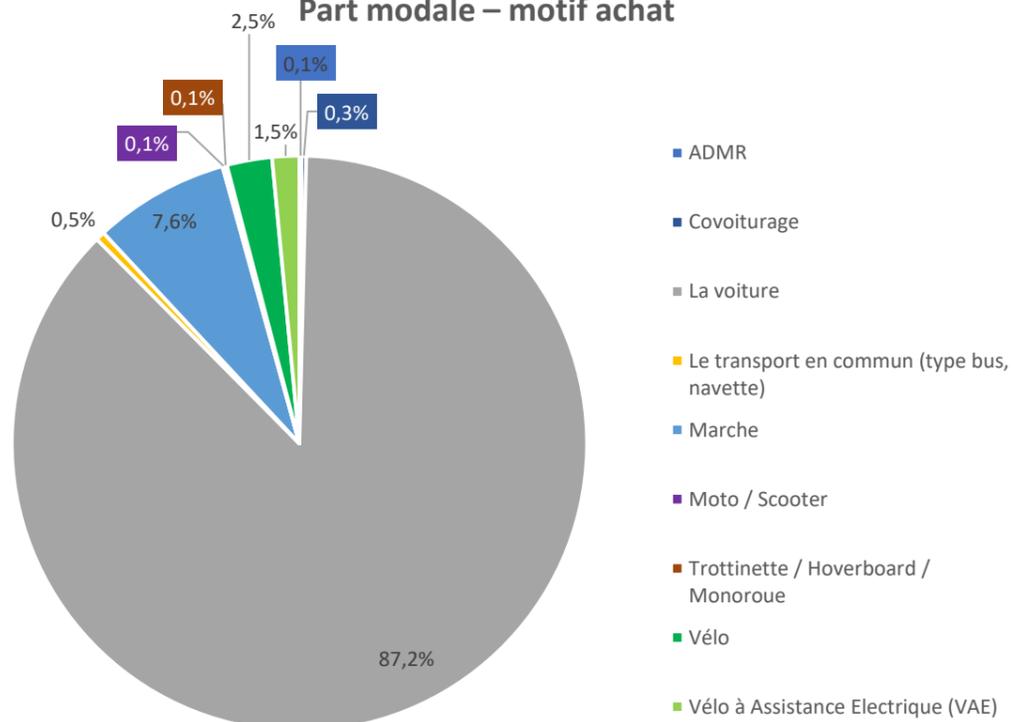


CCBHV

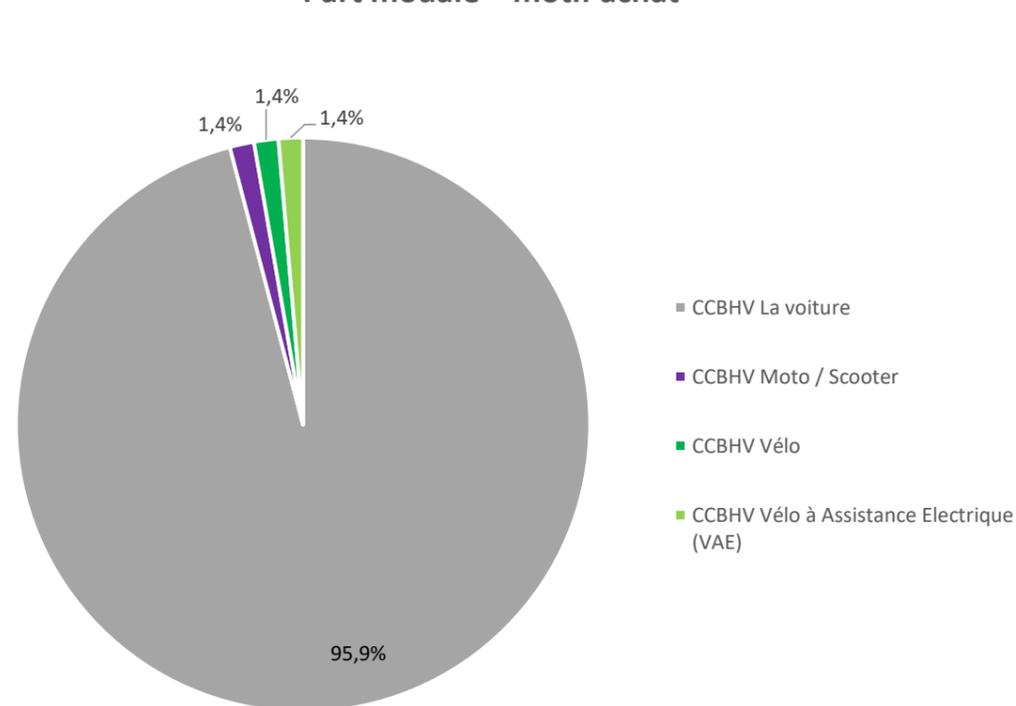
- **Voiture prépondérante pour les motifs travail et achat** (entre 88% à 96%)
- Absence d'utilisation du transport en commun (Durée de trajet non compétitif)

Flux de circulation diffus expliqués par une forte utilisation de la voiture

Part modale – motif achat



Part modale – motif achat



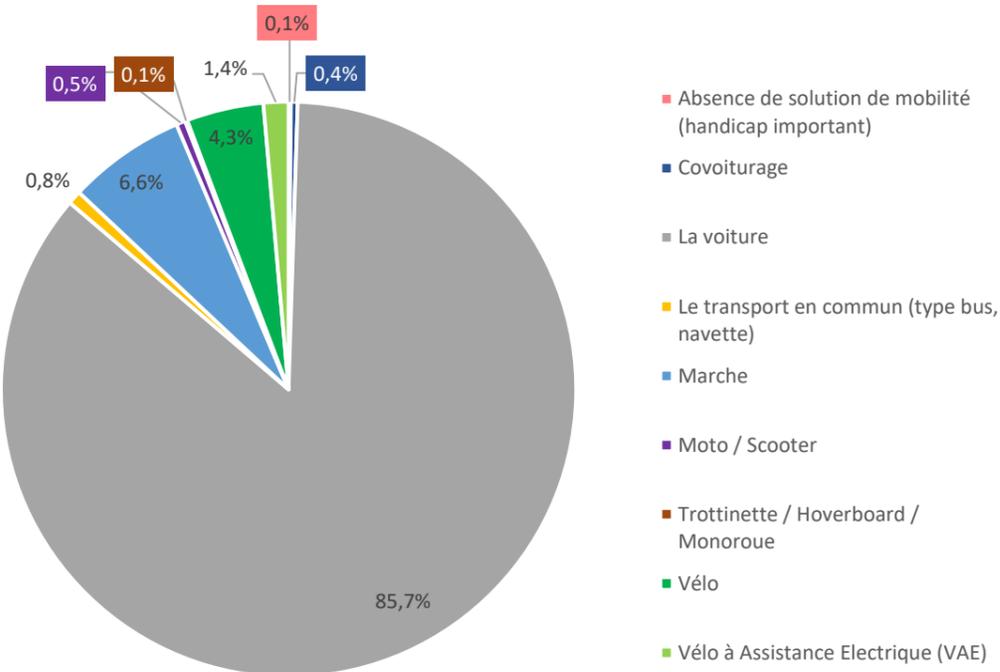
- **Part modale du vélo** (musculaire et électrique confondus) **significative comprise entre 3% et 8%** (<2% part modale INSEE sur les territoires)

Voie verte : joue un rôle dans les déplacements pendulaires

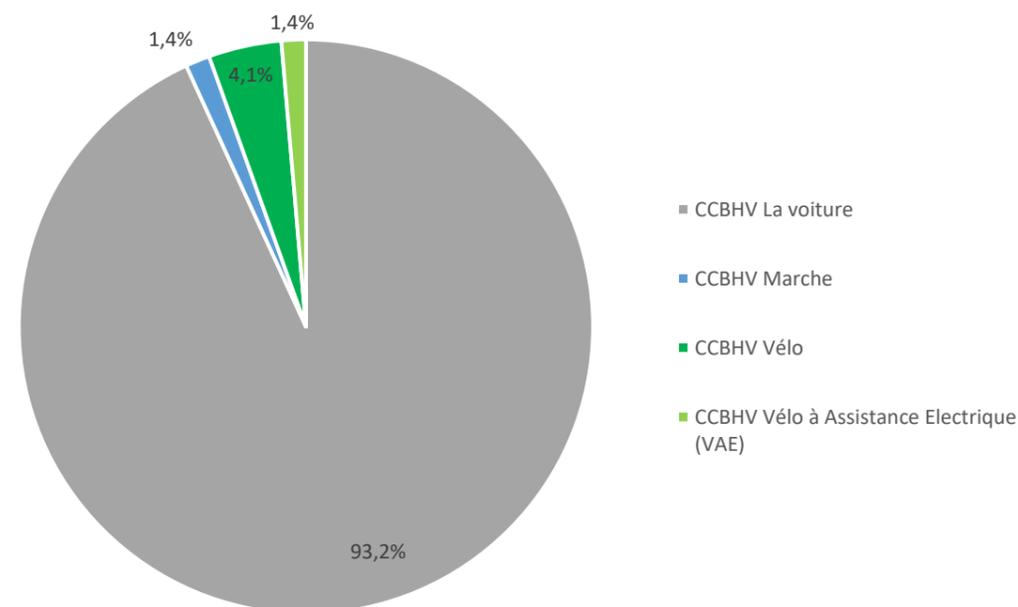
VI : Modes préférentiels des enquêtés : le vélo en 2^{ème} place derrière l'automobile soliste

CCBHV

Part modale – motif loisirs



Part modale – motif loisirs



- **Voiture prépondérante pour le motif loisir (93% contre 88% sur l'ensemble du territoire)**

Utilisation de la voiture = réponse au contrainte de topographie et de distance

- **Part modale du vélo (musculaire et électrique confondus) significative de 5,5%**

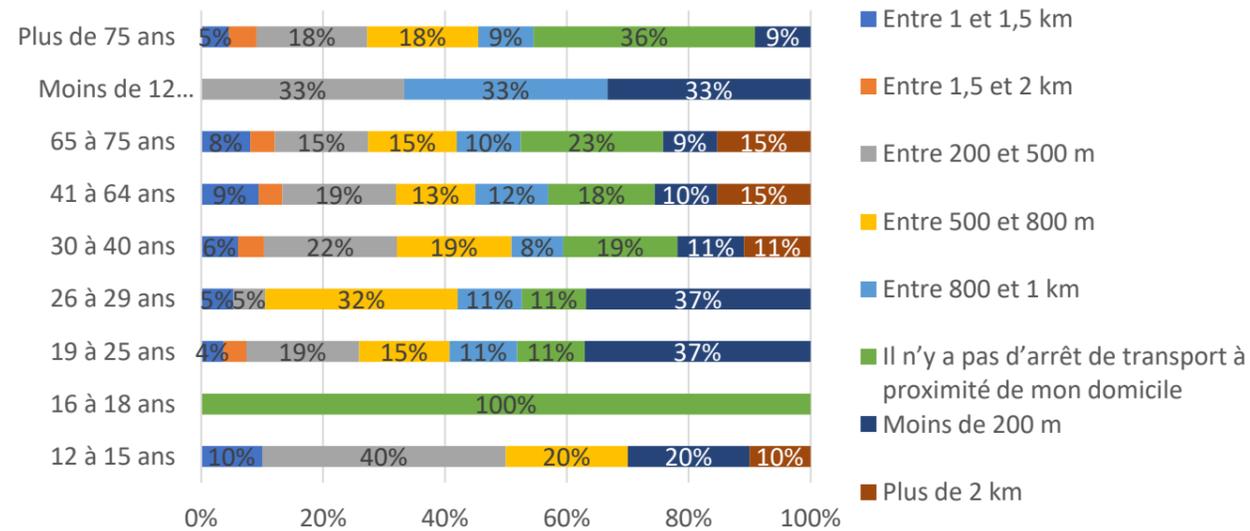
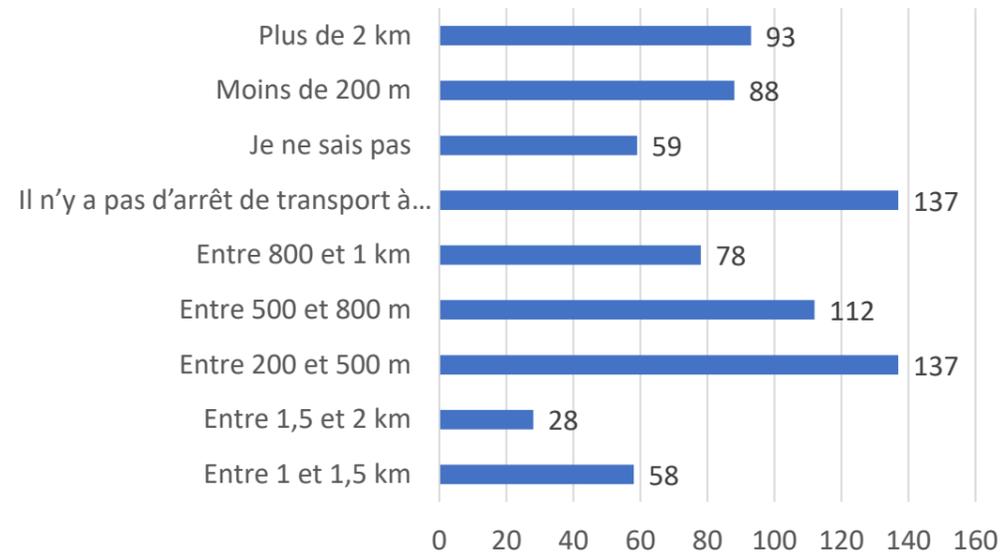
Voie verte : joue un rôle dans les déplacements de loisirs (support de la pratique)

VI : Transport en commun, du domicile à l'arrêt

TC une interdistance à moyenner et à valoriser

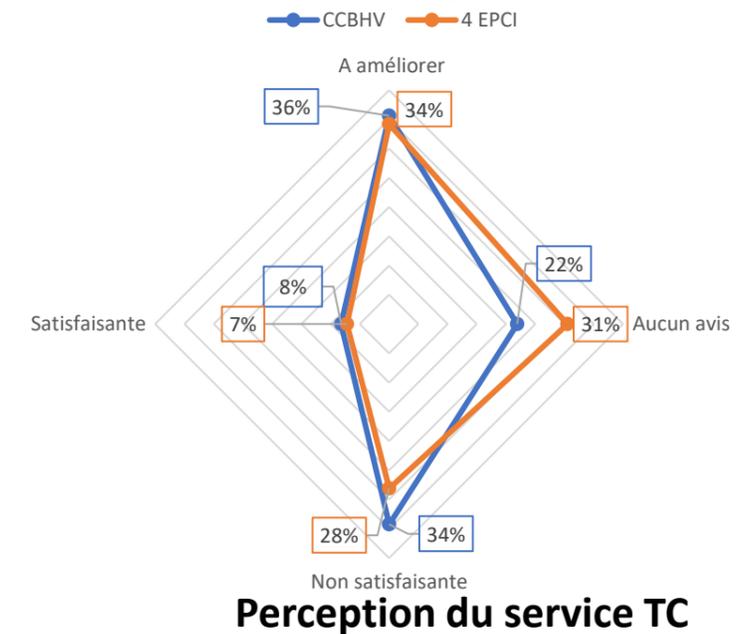
Accessibilité à un arrêt de bus

Distance par rapport à l'arrêt de transport en commun



- Arrêt transport en commun majoritairement disponible à moins de 800 m
- Proportion significative de personnes n'ayant pas accès à un arrêt de transport en commun
- Pour les personnes âgées (+65ans) -> pas d'accès à un transport en commun

Evaluation du transport en commun



Le service de transport doit être :

- Adapté à mon rythme de vie
- Economique
- Accessible à tous (PMR, personnes âgées, proche du domicile, etc)
- Ecologique

Principaux freins

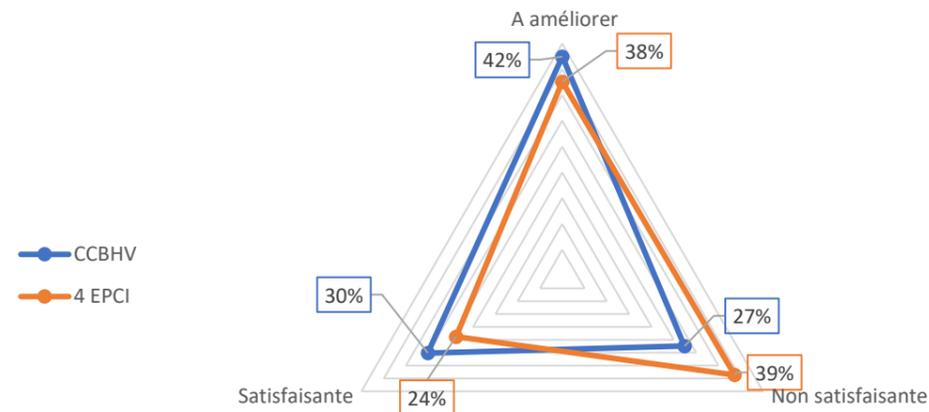
4 freins à l'utilisation des transports en commun :

- Horaires inadaptés à mes besoins
- Ligne de transport ne permettant pas de se rendre à mon lieu de destination
- Aucune ligne de transport en commun à proximité de mon domicile
- Trajet trop cher

VI : Modes actifs recherchent aménagements "désespérément" (continus, sécurés et confortables)

Perception du vélo

Evaluation des aménagements cyclables



Perception du vélo

Le vélo doit permettre :

- De réaliser une activité physique
- De faire un geste écologique
- De voyager moins cher
- D'être autonome

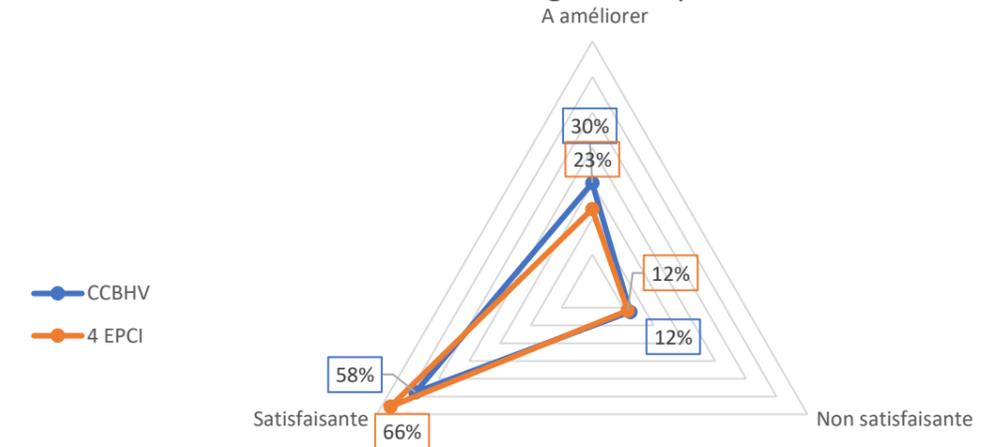
Principaux freins à la pratique du vélo

4 freins à l'utilisation du vélo :

- N'utilise pas ce mode de déplacement
- Absence d'aménagements ou aménagements existants non adaptés
- Sentiment d'insécurité et de vulnérabilité
- Présence de forts dénivelés sur mon trajet

Perception de la marche

Evaluation des aménagements piétons



Perception de la marche

La marche doit permettre :

- De réaliser une activité physique
- De faire un geste écologique
- De réaliser un déplacement sur des trottoirs confortables
- De se rendre aux principaux pôles de destination

Principaux freins à la pratique de la marche

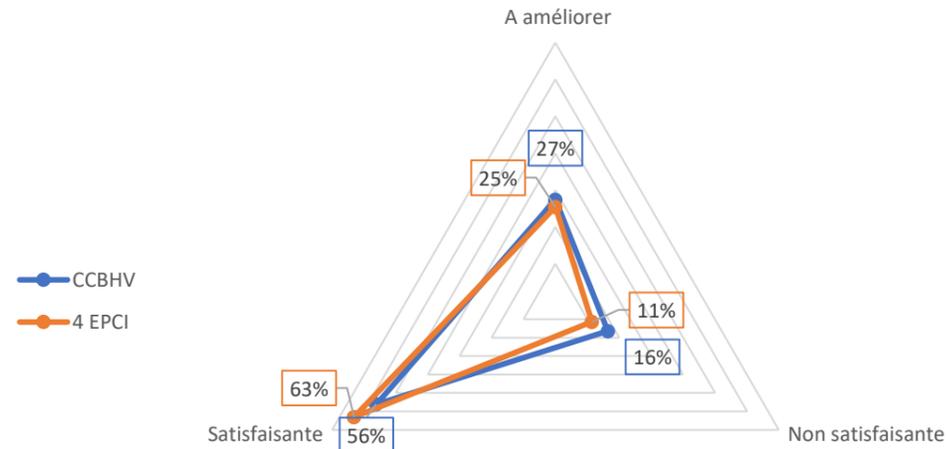
4 freins à l'utilisation de la marche :

- Absence d'aménagements continus
- Présence d'obstacles sur trottoir
- Présence de forts dénivelés sur mon trajet
- Sentiment d'insécurité et de vulnérabilité

VI : Voiture / moto, autonomie, confort, liberté mais conflictuelles

Perception de la voiture / moto

Evaluation des conditions de circulation



Perception de la voiture / moto

La voiture / moto doit permettre :

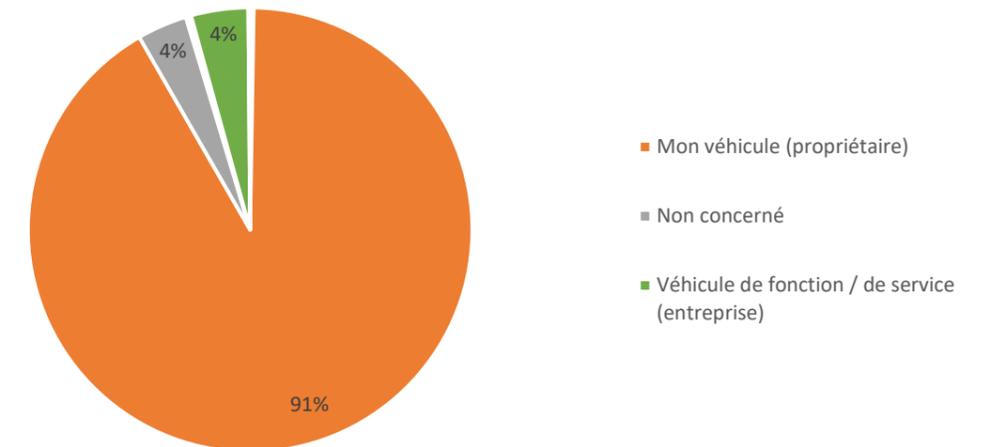
- D'être libre et autonome
- De franchir les barrières naturelles
- De me rapprocher des services éloignés
- De répondre à l'absence d'autres moyens de déplacement

Principaux freins à la pratique de la voiture / moto

4 freins à l'utilisation de la voiture / moto :

- Cohabitation difficile avec les cyclistes
- Difficultés à payer l'essence, le stationnement
- Etat dégradé de la chaussée
- Sentiment d'insécurité

Quel véhicule utilisez-vous ?



Sur le panel de répondants :

- 91% propriétaires d'un véhicule
- 94% disposant du permis de conduire
- Parmi les personnes ne disposant pas du permis de conduire :
 - 13% ont entre 30 et 40 ans
 - 26% ont entre 41 et 64 ans
 - Majoritairement des femmes

VI : Les répondants à l'enquête fixent leurs propres priorités



		<i>Note pondérée</i>
Priorité 1	Il faut réaliser des aménagements pour la sécurité (passages piétons, etc.)	256
Priorité 2	Il faut un meilleur entretien des voiries	218
Priorité 3	Il faut améliorer la signalisation (jalonnement, interdiction de circuler selon tonnage...)	205
Priorité 4	Il faut développer un service permettant un usage plus responsable de la voiture (aires de covoiturage ou autopartage par exemple)	201
Priorité 5	Il faut la mise en place de mesures de réduction de la vitesse (zone 30, chicanes, etc.)	188
Priorité 6	Il ne faut rien changer !	87



VII- EVALUATION AFOM ET PREMIERS ENJEUX



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



Communauté
des Ballons des Hautes Vosges



HAUTES
VOSGES
communauté
de communes



Gérardmer
Hautes Vosges
Communauté de Communes



VII – Ce qu’il faut retenir à l’échelle des 4 territoires



		Atouts	Faiblesses	Enjeux
Caractéristique géographique du territoire	Paysage	Qualité paysagère valorisée par une offre riche de circuits pédestres et VTT	Territoire à forts dénivelées Surfréquentation de certains sites naturels et omniprésence de l’automobile (stationnement anarchique)	<ul style="list-style-type: none"> Organiser l’accessibilité des sites naturels autrement que par l’automobile Equilibrer les flux de fréquentation des sites naturels
	Social		Question de l’autonomie des déplacements face : <ul style="list-style-type: none"> Au vieillissement de la population A l’accès à l’emploi pour la jeunesse ou personne non motorisée ou sans permis A l’habitat isolé 	<ul style="list-style-type: none"> Offrir une solution de mobilité aux publics séniors pour accéder aux services de proximité (commerces, santé, etc.) tant pour les centralités que l’habitat isolé
	Accessibilité	Facilité d’accès aux : <ul style="list-style-type: none"> Hébergements touristiques (desservis par le réseau viaire départemental) Arrêts de transport en commun à pied 	Habitats isolés (hameau, lieu-dit) Vieillesse de la population et personnes âgées moins motorisées	<ul style="list-style-type: none"> Structurer l’offre de mobilité pour faciliter le report modal au sein des flux internes pour les pendulaires et scolaires Offrir une solution de mobilité aux populations non actives et non scolarisées (accès à l’emploi, aux services de proximité) tant pour les centralités que l’habitat isolé
Flux de mobilité	Quotidien (pendulaire, scolaire, achats-loisirs)	Déplacements quotidiens principalement réalisés en interne (flux diffus)	Déplacements quotidiens principalement en voiture (travail, scolaire) 2 pôles polarisant la grande majorité des flux : Remiremont et Gérardmer (déplacements réalisés majoritairement en voiture en provenance des communes limitrophes) Traitement du dernier kilomètre Développement d’un éco-tourisme Accès aux sites touristiques principalement par la voiture Sur-représentation de la voiture dans les déplacements	<ul style="list-style-type: none"> Construire un système multimodal au sein des 2 pôles semi-urbains Améliorer l’accès aux pôles générateurs via les modes actifs
	Touristique	Territoire marqué fortement par les flux touristiques		<ul style="list-style-type: none"> Permettre à l’emploi saisonnier (notamment jeune) une offre de mobilité Fort potentiel de report modal vers une mobilité décarbonée pour l’accès au territoire
Environnement routier	Réseau routier	Maillage complet du territoire structuré autour de grands axes (RN66, RN57, RD486, RD417)		<ul style="list-style-type: none"> Adapter la viabilité hivernale sur les axes identifiés comme support pour la multimodalité
	Trafic	Un trafic modéré propice (hors réseau national et département structurant) à la mixité véhicule motorisé et vélo (électrique ou mécanique) Globalement, le réseau routier permet un bon écoulement des trafics en interurbain	Congestion localisée : <ul style="list-style-type: none"> Traversée de la commune du Thillot Entrées des communes de Remiremont et Saint-Amé 	<ul style="list-style-type: none"> Organiser la multimodalité sur les axes présentant un trafic < 4000 véhicules/jour Sécuriser les traversées des communes pour rejoindre les itinéraires cycles structurants (Voie Verte)
	Accidentologie		Significative entre véhicules motorisés et des cyclistes	<ul style="list-style-type: none"> Sécuriser les déplacements des modes actifs
	Ecomobilité		Manque de moyen disponible pour les usagers pour démarrer le virage de la mobilité décarbonée	
Transport en commun		2 Pôles de transport structurants sur le territoire : <ul style="list-style-type: none"> Pôle d’Echange Multimodal de Remiremont (accueillant le TGV) Gare routière de Gérardmer 	Peu visible et très mal perçu Tarification peu attractive selon la distance Trop d’arrêts par ligne nuisant à l’attractivité (vitesse) et à l’économie d’exploitation Absence de connexion entre les modes de transport	<ul style="list-style-type: none"> Valoriser les transports en commun car accessibles pour la majorité des habitants Identifier des arrêts clés afin d’aménager des mini-pôles d’échanges
Réseau cyclable		Voie verte des Hautes Vosges Fréquentation de la Voie Verte en hausse (+ 95% entre 2018 et 2022)		<ul style="list-style-type: none"> Relier les vallées intérieures, les territoires voisins et les centres-bourgs (longeant la Voie Verte)

VII – Ce qu’il faut retenir pour le territoire de la CCPVM



		Atouts	Faiblesses	Enjeux
Caractéristique géographique du territoire	Paysage	Qualité paysagère valorisée par une offre riche de circuits pédestres et VTT Facilité d'accès aux : <ul style="list-style-type: none"> Hébergements touristiques (desservis par le réseau viaire départemental) Arrêts de transport en commun à pied 	Territoire à forts dénivelées Habitats isolés (hameau, lieu-dit) Vieillesse de la population et personnes âgées moins motorisées Question de l'autonomie des déplacements face : <ul style="list-style-type: none"> Au vieillissement de la population A l'accès à l'emploi pour la jeunesse ou les personnes non motorisées ou sans permis A l'habitat isolé 	<ul style="list-style-type: none"> Offrir une solution de mobilité aux publics seniors pour accéder aux services de proximité (commerces, santé, etc.) tant pour les centralités que l'habitat isolé Améliorer l'accès aux pôles générateurs via les modes actifs
	Social			
	Accessibilité			
Flux de mobilité	Quotidien (pendulaire, scolaire, achats-loisirs)	Déplacements quotidiens principalement réalisés en interne (flux diffus) Territoire marqué par de forts flux touristiques 3 Destinations d'hébergements privilégiées par les touristes : <ul style="list-style-type: none"> Le Val d'Ajol (+/- 18%) Plombières-les-Bains (+/- 22%) Remiremont (+/- 28%) 	1 pôle attractif localisé hors territoire : Epinal dont les déplacements sont réalisés majoritairement en voiture 1 pôle polarisant la grande majorité des flux : Remiremont dont les déplacements sont réalisés majoritairement en voiture (en provenance des communes limitrophes) Déplacements quotidiens principalement en voiture (travail, scolaire) Accès aux sites touristiques principalement par la voiture Sur-représentation de la voiture dans les déplacements	<ul style="list-style-type: none"> Structurer l'offre de mobilité pour faciliter le report modal au sein des flux internes pour les pendulaires et scolaires Offrir une solution de mobilité aux populations non actives et non scolarisés (accès à l'emploi, aux services de proximité) tant pour les centralités que l'habitat isolé
	Touristique			
Environnement routier	Réseau routier	Territoire structuré autour de 3 axes (RN57, RN66 et RD417) Trafic modéré propice (hors réseau national et départemental structurant) à la mixité véhicule motorisé / vélo (électrique ou mécanique) Globalement, peu de congestions routières	Congestions routières localisées en entrées des communes de Remiremont et Saint-Amé Accidentologie significative entre véhicules motorisés et modes actifs (cyclistes, piétons) Manque de moyen des usagers pour engager le virage de la mobilité décarbonée	<ul style="list-style-type: none"> Sécuriser les modes actifs Offrir une solution de rabattement des habitants, des actifs et des touristes vers du mode actif (marche ou vélo) vers le hub de mobilité de Remiremont
	Trafic			
	Accidentologie			
	Ecomobilité			
Transport en commun		3 Gares ferroviaires dont 1 ligne est desservie par le TGV (2 allers-retours par jour) Majorité des communes desservies par les TC Voie verte des Hautes Vosges présentant une fréquentation en hausse	Réseau TC : <ul style="list-style-type: none"> Peu visible et peu attractif Tarification peu attractive selon la distance Trop d'arrêts par ligne nuisant à l'attractivité (vitesse) et à l'économie d'exploitation Temps de parcours non compétitif / VL Absence de connexion entre les modes de transport Absence d'aménagements cyclables et piétons entre Remiremont et Saint-Etienne-lès-Remiremont (zone commerciale) Peu d'aménagements cyclables et piétons sécurisés : accidentalité	<ul style="list-style-type: none"> Développer/renforcer/étendre l'offre de transport « Navette Solidaire » de Remiremont Valoriser les transports en commun car accessible pour les habitants
Réseau cyclable				

VII – Ce qu’il faut retenir pour le territoire de la CCGHV



		Atouts	Faiblesses	Enjeux
Caractéristique géographique du territoire	Paysage	<p>Qualité paysagère valorisée par une offre riche de circuits pédestres et VTT</p> <p>Facilité d'accès aux :</p> <ul style="list-style-type: none"> Hébergements touristiques (desservis par le réseau viaire départemental) Arrêts de transport en commun à pied 	<p>Territoire à forts dénivelées</p> <p>Habitats isolés (hameau, lieu-dit)</p> <p>Viellissement de la population et personnes âgées moins motorisées</p> <p>Question de l'autonomie des déplacements face :</p> <ul style="list-style-type: none"> Au vieillissement de la population A l'accès à l'emploi pour la jeunesse ou les personnes non motorisées ou sans permis A l'habitat isolé 	<ul style="list-style-type: none"> Organiser l'accessibilité des sites naturels autrement que par l'automobile Equilibrer les flux de fréquentation des sites naturels Offrir une solution de mobilité aux publics seniors pour accéder aux services de proximité (commerces, santé, etc.) tant pour les centralités que l'habitat isolé
	Social			
	Accessibilité			
Flux de mobilité	Quotidien (pendulaire, scolaire, achats-loisirs)	<p>Déplacements quotidiens principalement réalisés en interne (flux diffus)</p> <p>Territoire marqué par de forts flux touristiques</p>	<p>1 pôle polarisant la grande majorité des flux : Gérardmer dont les déplacements sont réalisés majoritairement en voiture (en provenance des communes limitrophes)</p> <p>Déplacements quotidiens principalement en voiture (travail, scolaire)</p> <p>Accès aux sites touristiques principalement par la voiture</p> <p>Sur-représentation de la voiture dans les déplacements</p>	<ul style="list-style-type: none"> Sécuriser les déplacements des modes actifs Améliorer l'accès aux pôles générateurs via les modes actifs
	Touristique			
Environnement routier	Réseau routier	<p>Territoire structuré autour de 3 axes (RD417, RD8 et RD411)</p> <p>Trafic modéré propice (hors réseau national et départemental structurant) à la mixité véhicule motorisé / vélo (électrique ou mécanique)</p> <p>Globalement, peu de congestions routières</p>	<p>Accidentologie significative entre véhicules motorisés et modes actifs (cyclistes, piétons)</p>	<ul style="list-style-type: none"> Evaluer et structurer les solutions de transports existants sur les différentes communes Structurer l'offre de mobilité pour faciliter le report modal au sein des flux internes pour les pendulaires et scolaires
	Trafic			
	Accidentologie			
	Ecomobilité			
Transport en commun		<p>1 Gare routière</p> <p>Majorité des communes desservies par les TC</p>	<p>Réseau TC :</p> <ul style="list-style-type: none"> Peu visible et peu attractif Tarifcation peu attractive selon la distance Trop d'arrêts par ligne nuisant à l'attractivité (vitesse) et à l'économie d'exploitation Temps de parcours non compétitif / VL 	<ul style="list-style-type: none"> Offrir une solution de mobilité aux populations non actives et non scolarisés (accès à l'emploi, aux services de proximité) tant pour les centralités que l'habitat isolé
Réseau cyclable		<p>Absence de connexion entre les modes de transport</p> <p>Aucune alternative à la voiture pour les communes localisées sur les versants ou en sommets et l'habitats isolés</p> <p>Peu d'aménagements cyclables et piétons sécurisés : accidentalité</p>	<ul style="list-style-type: none"> Offrir une solution de rabattement des habitants, des actifs et des touristes vers du mode actif (marche ou vélo) vers le hub de mobilité de Gérardmer Développement d'une offre de parking de rabattement à proximité du centre-ville et des Hubs de mobilité 	

VII – Ce qu’il faut retenir pour le territoire de la CCHV



		Atouts	Faiblesses	Enjeux
Caractéristique géographique du territoire	Paysage	Qualité paysagère valorisée par une offre riche de circuits pédestres et VTT	Territoire à forts dénivelées	<ul style="list-style-type: none"> Organiser l’accessibilité des sites naturels autrement que par l’automobile Equilibrer les flux de fréquentation des sites naturels Offrir une solution de mobilité aux publics seniors pour accéder aux services de proximité (commerces, santé, etc.) tant pour les centralités que l’habitat isolé
	Social	Facilité d’accès aux : <ul style="list-style-type: none"> Hébergements touristiques (desservis par le réseau viaire départemental) Arrêts de transport en commun à pied 	Communes, lieux-dits, Ecartés et Hameaux isolés	
	Accessibilité		Vieillesse de la population et personnes âgées moins motorisées Question de l’autonomie des déplacements face : <ul style="list-style-type: none"> Au vieillissement de la population A l’accès à l’emploi pour la jeunesse ou les personnes non motorisées ou sans permis A l’habitat isolé 	
Flux de mobilité	Quotidien (pendulaire, scolaire, achats-loisirs)	Déplacements quotidiens principalement réalisés en interne (flux diffus)	2 pôles attractifs localisés hors territoire : Remiremont et Gérardmer dont les déplacements sont réalisés majoritairement en voiture	<ul style="list-style-type: none"> Structurer l’offre de mobilité pour faciliter le report modal au sein des flux internes pour les pendulaires et scolaires Offrir une solution de mobilité aux populations non actives et non scolarisés (accès à l’emploi, aux services de proximité) tant pour les centralités que l’habitat isolé Comprendre le taux d’accidentologie élevé des déplacements des véhicules motorisés afin de déterminer un plan d’action adapté
	Touristique	Territoire marqué par de forts flux touristiques	Déplacements quotidiens principalement en voiture (travail, scolaire) Traitement du dernier kilomètre Absence d’offre d’éco-tourisme Accès aux sites touristiques principalement par la voiture Sur-représentation de la voiture dans les déplacements	
Environnement routier	Réseau routier	Territoire structuré autour de 2 axes (RD486 et RD417)	Accidentologie significative entre véhicules motorisés et modes actifs (cyclistes, piétons) Manque de moyen des usagers pour engager le virage de la mobilité décarbonée	<ul style="list-style-type: none"> Sécuriser les déplacements des modes actifs Valoriser les transports en commun car accessible pour la majorité des habitants
	Trafic	Trafic modéré propice (hors réseau national et départemental structurant) à la mixité véhicule motorisé / vélo (électrique ou mécanique)		
	Accidentologie	Globalement, peu de congestions routières		
	Ecomobilité			
Transport en commun		Majorité des communes desservies par les TC	Réseau TC : <ul style="list-style-type: none"> - Peu visible et peu attractif - Tarification peu attractive selon la distance - Trop d’arrêts par ligne nuisant à l’attractivité (vitesse) et à l’économie d’exploitation - Temps de parcours non compétitif / VL 	<ul style="list-style-type: none"> Connecter les lignes de transport en commun aux aires de covoiturage sur l’exemple de celle de Cornimont
Réseau cyclable		Voie verte des Hautes Vosges présentant une fréquentation en hausse	Absence de connexion entre les modes de transport Absence d’aménagements cyclables sur la RD486 (axe identifié par les cyclistes) Peu d’aménagements cyclables sécurisés : accidentalité	<ul style="list-style-type: none"> Adapter la viabilité hivernale sur les axes identifiés comme support multimodalité Relier les vallées intérieures, les territoires voisins et les centres-bourgs (longeant la Voie Verte)

VII – Ce qu’il faut retenir pour le territoire de la CCBHV



		Atouts	Faiblesses	Enjeux
Caractéristique géographique du territoire	Paysage	Qualité paysagère valorisée par une offre riche de circuits pédestres et VTT	Territoire à forts dénivelées	<ul style="list-style-type: none"> Organiser l’accessibilité des sites naturels autrement que par l’automobile Equilibrer les flux de fréquentation des sites naturels
	Social	Facilité d’accès aux : <ul style="list-style-type: none"> Hébergements touristiques (desservis par le réseau viaire départemental) Arrêts de transport en commun à pied 	Hameaux isolés	
	Accessibilité		Vieillesse de la population et personnes âgées moins motorisées Question de l’autonomie des déplacements face : <ul style="list-style-type: none"> Au vieillissement de la population A l’accès à l’emploi pour la jeunesse ou les personnes non motorisées ou sans permis A l’habitat isolé 	
Flux de mobilité	Quotidien (pendulaire, scolaire, achats-loisirs)	Déplacements quotidiens principalement réalisés en interne (flux diffus) Territoire marqué par de forts flux touristiques	2 pôles attractifs localisés hors territoire : Remiremont et Epinal dont les déplacements sont réalisés majoritairement en voiture Déplacements quotidiens principalement en voiture (travail, scolaire) Traitement du dernier kilomètre Absence d’offre d’éco-tourisme Accès aux sites touristiques principalement par la voiture Sur-représentation de la voiture dans les déplacements	<ul style="list-style-type: none"> Offrir une solution de mobilité aux publics seniors pour accéder aux services de proximité (commerces, santé, etc.) tant pour les centralités que l’habitat isolé Structurer l’offre de mobilité pour faciliter le report modal au sein des flux internes pour les pendulaires et scolaires
	Touristique			<ul style="list-style-type: none"> Offrir une solution de mobilité aux populations non actives et non scolarisés (accès à l’emploi, aux services de proximité) tant pour les centralités que l’habitat isolé
Environnement routier	Réseau routier	Territoire structuré autour de 2 axes (RN66 et RD486)	Congestions routières localisées uniquement en traverse de Le Thillot	<ul style="list-style-type: none"> Sécuriser les déplacements des modes actifs Valoriser les transports en commun car accessible pour la majorité des habitants
	Trafic	Trafic modéré propice (hors réseau national et départemental structurant) à la mixité véhicule motorisé / vélo (électrique ou mécanique)	Accidentologie significative entre véhicules motorisés et modes actifs (cyclistes, piétons)	
	Accidentologie	Globalement, peu de congestions routières	Manque de moyen des usagers pour engager le virage de la mobilité décarbonée	
	Ecomobilité			
Transport en commun		Majorité des communes desservies par les TC	Réseau TC : <ul style="list-style-type: none"> - Peu visible et peu attractif - Tarification peu attractive selon la distance - Trop d’arrêts par ligne nuisant à l’attractivité (vitesse) et à l’économie d’exploitation - Temps de parcours non compétitif / VL 	<ul style="list-style-type: none"> Adapter la viabilité hivernale sur les axes identifiés comme support multimodalité
Réseau cyclable		Voie verte des Hautes Vosges présentant une fréquentation en hausse	Absence de connexion entre les modes de transport Peu d’aménagements cyclables sécurisés : accidentalité Absence d’aménagements cyclables sur la RD486 (axe identifié par les cyclistes)	<ul style="list-style-type: none"> Relier les vallées intérieures, les territoires voisins et les centres-bourgs (longeant la voie verte)

VII – Enjeux, socle commun et particulier pour les territoires



Cibles

Enjeux en commun

POUR TOUS

Offrir des **solutions universelles de mobilités** pour chaque catégorie d'usager, seniors, jeunes, actifs, non actifs
(aide au permis, abonnement multimodal, offre de report modal accessible et simple d'usage, etc.)

POUR TOUS

Sécuriser les **déplacements des modes actifs** notamment des cyclistes pour favoriser le report modal quotidien

POUR TOUS

Soutenir et développer le **covoiturage (autopartage ?)** pour palier à l'absence de desserte de transport en commun

POUR TOUS

Développer une **offre performante de transport à la demande (TAD)**

POUR TOUS

Développer une **offre de stationnements sécurisés pour les cycles** et notamment pour les VAE



ET EN PLUS POUR CERTAINS TERRITOIRES

Connecter l'**habitat** localisé sur les flancs de montagne, dans les écarts, **aux réseaux de transports en commun**

ET EN PLUS POUR D'AUTRES TERRITOIRES

Organiser une offre de mobilité de transports en commun et modes actifs **autour des pôles urbains**

ET EN PLUS POUR D'AUTRES TERRITOIRES

Soutenir, favoriser et accompagner les mobilités alternatives à l'automobile soliste (pendulaire, travail, scolaire)

ET EN PLUS POUR D'AUTRES TERRITOIRES

Développer une offre de mobilité alternative à la voiture pour **accéder aux hébergements et aux sites touristiques** (accès aux stations de ski, mais pas que!)



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 1 : Diagnostic partagé à l'échelle des 4 EPCI - COPIL
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	16/02/2024	
Vérifié par	THOMAS STABLO	Manager de projet	16/02/2024	
Approuvé par	THIERRY LORENZ	Directeur de projet	16/02/2024	