



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

Elaboration de 4 Plans de Mobilité Simplifiés

Plan d'action + Avis PPA / Population

COMMUNAUTE DE COMMUNES
DE LA PORTE DES VOSGES MERIDIONALES



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

14/11/2025
MZ1314 - 88
Indice 0

PARTIE I – RAPPEL PLANNING ET STRATEGIE DU TERRITOIRE

- | | | |
|---|---|---|
| 1 | Rappel du déroulement de l'élaboration du Plan de Mobilité Simplifié (PDMS) | 5 |
| 2 | 3 orientations structurant la stratégie | 6 |

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

- | | | |
|---|---|----|
| 1 | Quelle gouvernance pour le plan d'action ? | 11 |
| 2 | Préambule de l'approche budgétaire : 5 leviers de financement | 12 |

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

- | | | |
|---|---|----|
| 1 | Plan d'action – préambule "Guide de lecture d'une fiche action" | 14 |
| 2 | Orientation n°1 - Rationaliser la pratique de l'autosolisme et favoriser un report modal alternatif | 15 |
| 3 | Orientation n°2 - Développer un territoire d'offres et de services | 44 |
| 4 | Orientation n°3 - Développer une mobilité touristique plus vertueuse | 66 |
| 5 | Volet transversal "Communication" | 69 |
| 6 | Synthèse | 74 |

PARTIE IV – ANNEXE 1 : DEFINITION DES INDICATEURS

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

PARTIE V – ANNEXE 2 : AVIS DES PERSONNES PUBLIQUES ASSOCIEES ET DE LA POPULATION

- | | | |
|---|--|----|
| 1 | Préambule + détail des avis sollicités et reçus des PPA + population | 80 |
| 2 | Remarques émises par les PPA | 81 |
| 3 | Remarques émises par la population | 88 |
| 4 | Délibérations PPA | 91 |

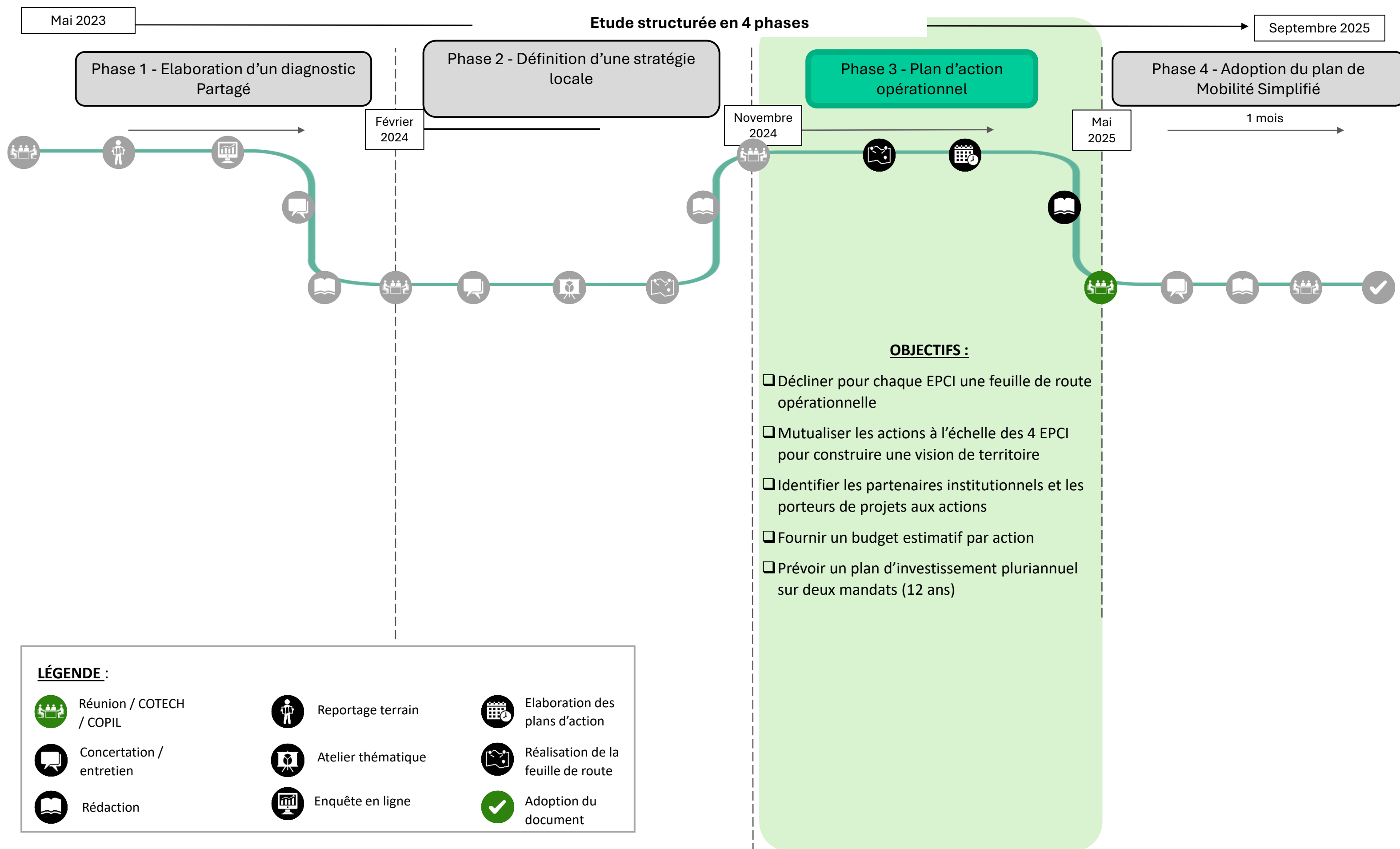


AOM	Autorité Organisatrice de Mobilité
BAT	Bon à Tirer
BIV	Borne d'Information Voyageur
CAMV	Commissaire au Massif des Vosges
CCBHV	Communauté de communes des Ballons des Hautes Vosges
CCGHV	Communauté de communes Gérardmer Hautes Vosges
CCHV	Communauté de communes des Hautes Vosges
CCPVM	Communauté de communes de la Porte des Vosges Méridionales
CVCB	Chaussée à voie centrale banalisée
DDT	Direction Départementale des Territoires
EPCI	Etablissement Public de Coopération Intercommunale
EPD	Engin de Déplacement Personnel
PPA	Personnes Publiques Associées
PCAET	Plan Climat Air Energie Territorial
PDA	Plan de Déplacement des Administrations
PdMS	Plan de Mobilité Simplifié
PDE	Plan de Déplacement d'Entreprises
PDES	Plan de Déplacement d'Etablissements scolaires
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
TUS	Transport d'Utilité Sociale
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
ZAC	Zone d'aménagement concerté
ZCA	Zone de Circulation Apaisée
ZR	Zone de Rencontre



PARTIE I – RAPPEL PLANNING ET STRATEGIE DU TERRITOIRE

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



I.2 : 3 orientations structurant la stratégie

UNE DEMARCHE CONSTRUITE EN 3 TEMPS :

1^{ER} TEMPS : CONSULTATION DES ÉLUS

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

2^{EME} TEMPS : CONSULTATION DE LA POPULATION

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

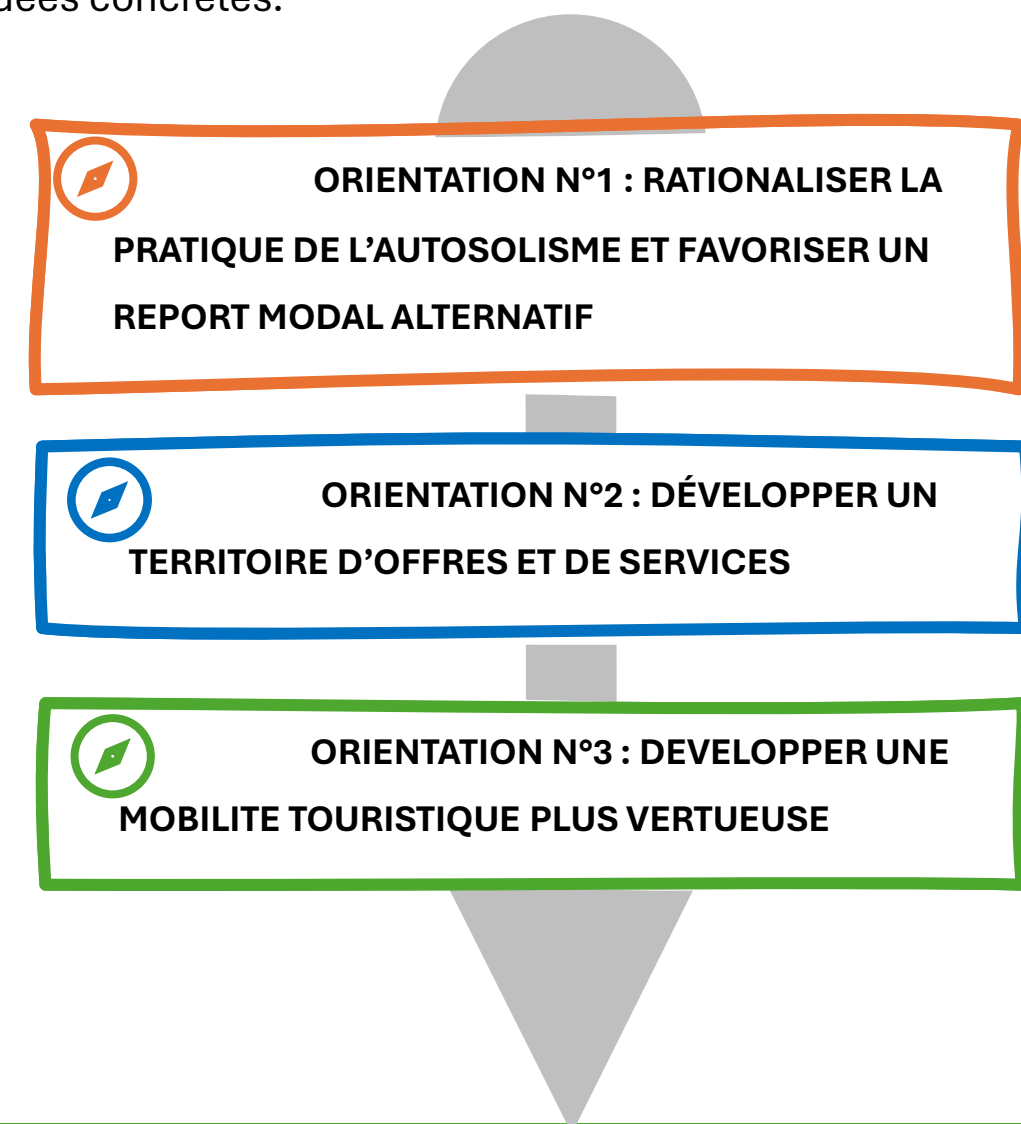
1. **MON VÉCU, MON RESENTI, MES PROBLÈMES**
2. **ET DEMAIN, MON TERRITOIRE IDÉAL**

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

3^{EME} TEMPS : SYNTHÈSE ET DEFINITION DE LA STRATEGIE DE TERRITOIRE

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

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



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



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



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



ORIENTATION N°3 : DÉVELOPPER UNE MOBILITÉ TOURISTIQUE PLUS VERTUEUSE

ECHELLE DU CENTRE-BOURG

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

ECHELLE DE REMIREMONT AGGLOMÉRATION ET COMMUNALE

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

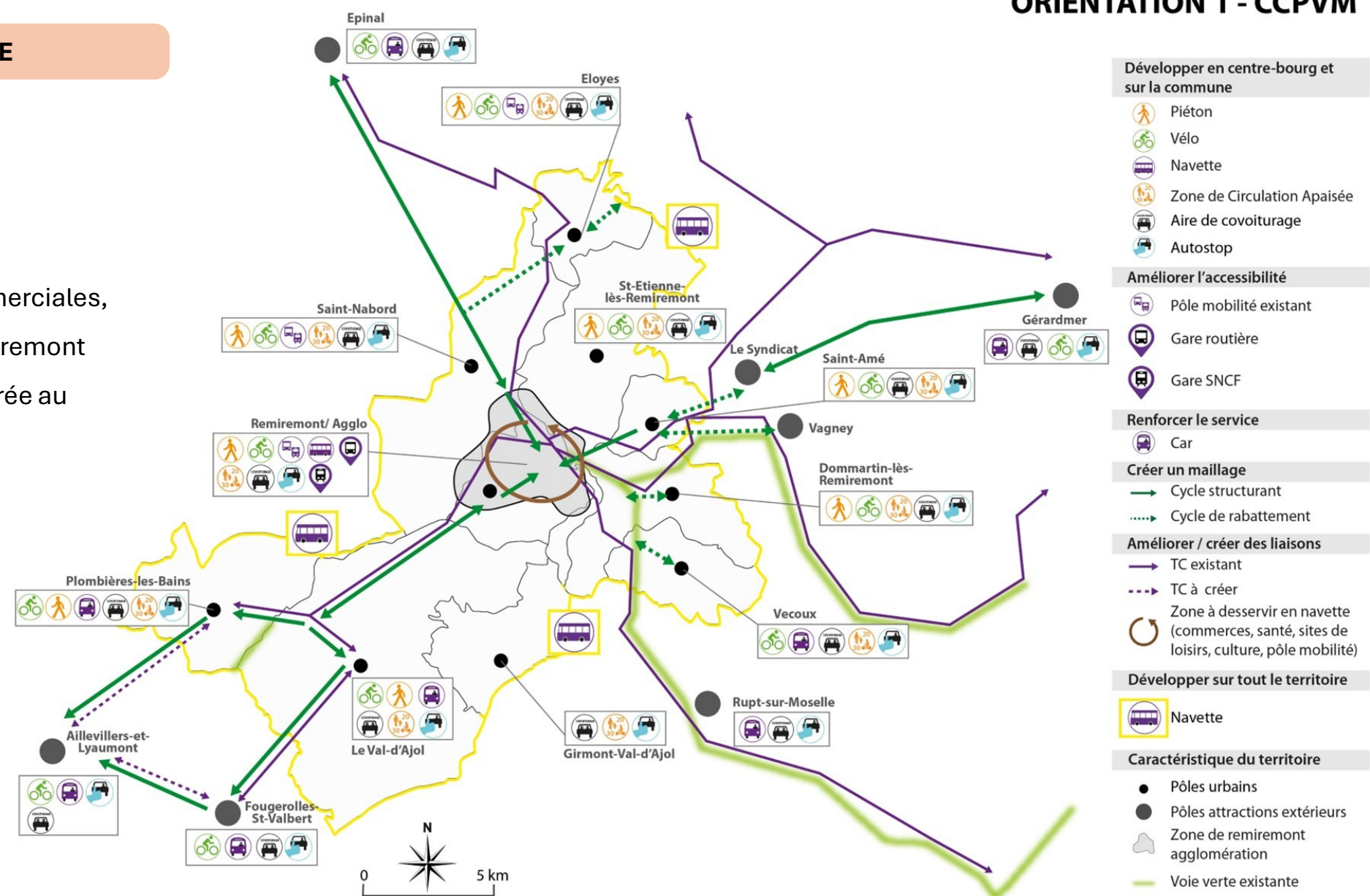
ECHELLE DU TERRITOIRE

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

EN DEHORS DU TERRITOIRE

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

ORIENTATION 1 - CCPVM



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

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

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

ORIENTATION N°3 : DÉVELOPPER UNE MOBILITÉ TOURISTIQUE PLUS VERTUEUSE

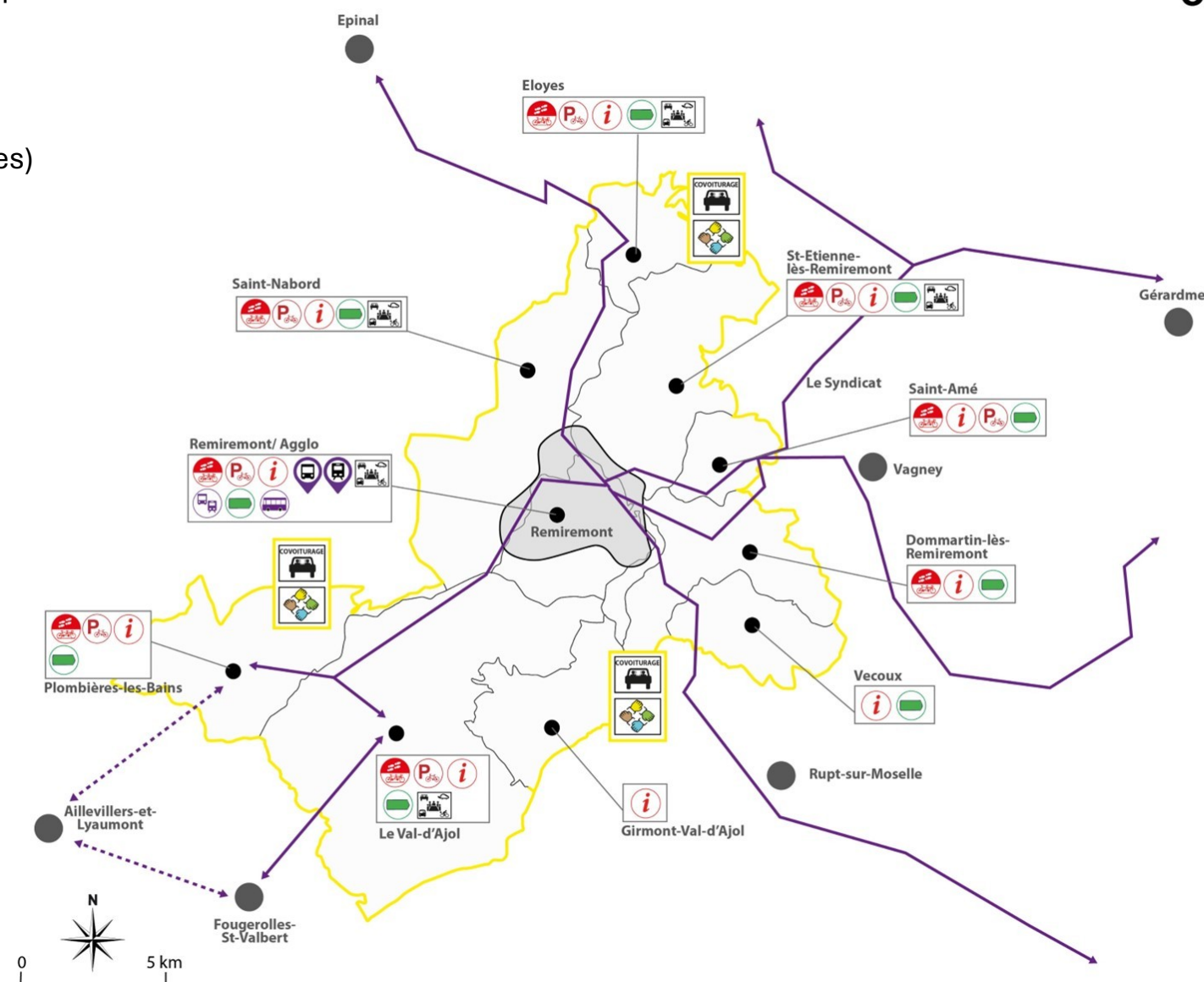
ECHELLE DE REMIREMONT AGGLOMÉRATION

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

ECHELLE DU TERRITOIRE

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

ORIENTATION 2 - CCPVM



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

Navette

Développer

Stationnement cycle

Communication (brochure, point info, maison de la mobilité, guichet de la mobilité)

Jalonnement piéton / cycle

Encourager / Soutenir la mise en œuvre de

Plan déplacement entreprise

Améliorer l'accessibilité

Pôle mobilité existant

Gare routière

Gare SNCF

Pour les pôles scolaires, mettre en place un réseau

Mobilité active

Développer sur tout le territoire

Aire et application de covoiturage

Mobilité solidaire

Améliorer / créer des liaisons

Transport en commun

Transport en commun à créer

Caractéristique du territoire

Pôles urbains

Pôles attractions extérieurs

Zone de remiremont agglomération

I.2 : Développer une mobilité touristique plus vertueuse

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

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

ORIENTATION N°3 : DÉVELOPPER UNE MOBILITÉ TOURISTIQUE PLUS VERTUEUSE

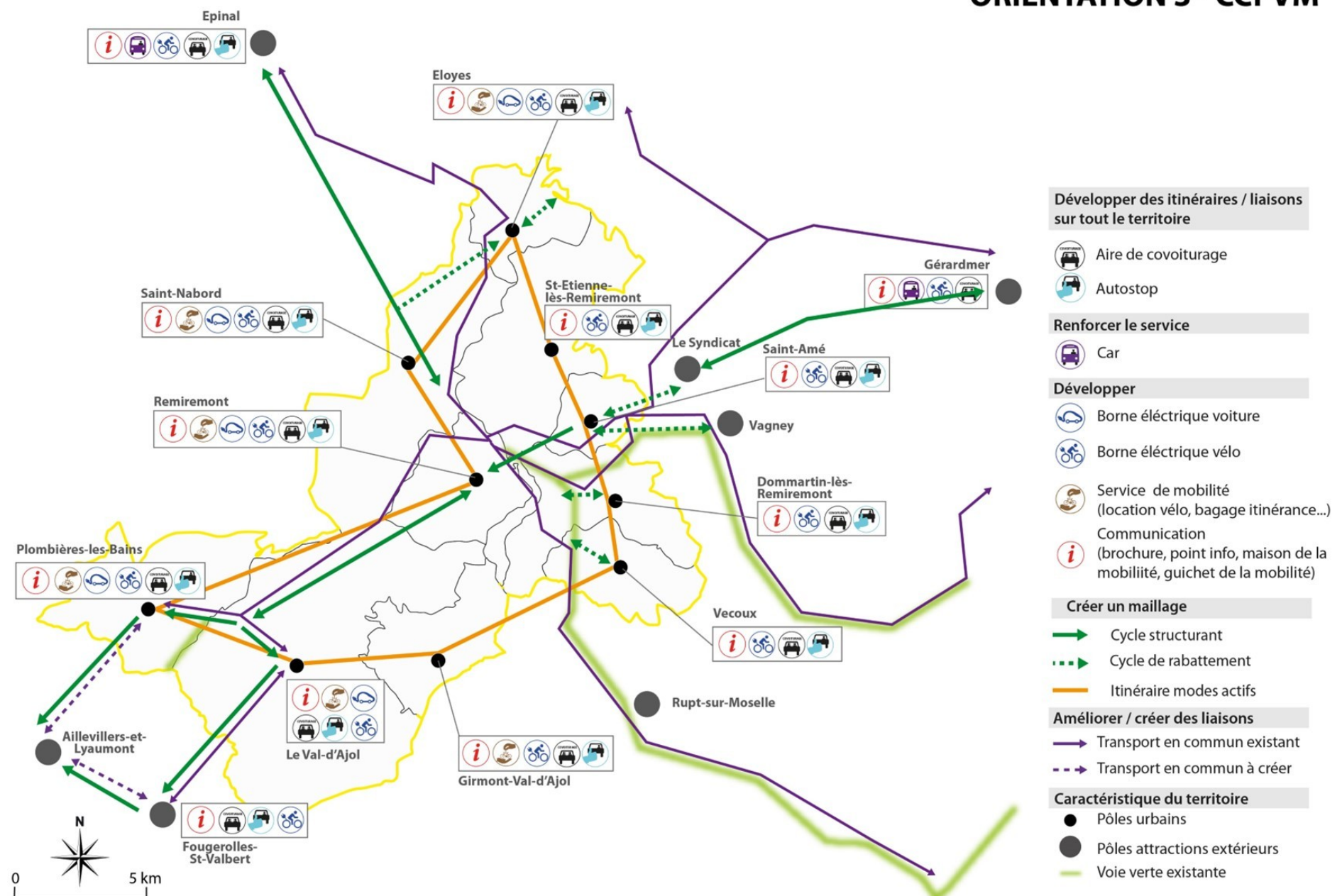
ECHELLE DU TERRITOIRE

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

EN DEHORS DU TERRITOIRE

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

ORIENTATION 3 - CCPVM



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

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



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

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

PLAN DE MOBILITE SIMPLIFIE

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

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

DEPLOIEMENT SUR 2 MANDATS (12 ANS)

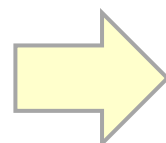
L'échelle temporelle du mandat (6 ans) reflète la contrainte de mise en œuvre politique et ramène à la réalité de terrain.

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

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

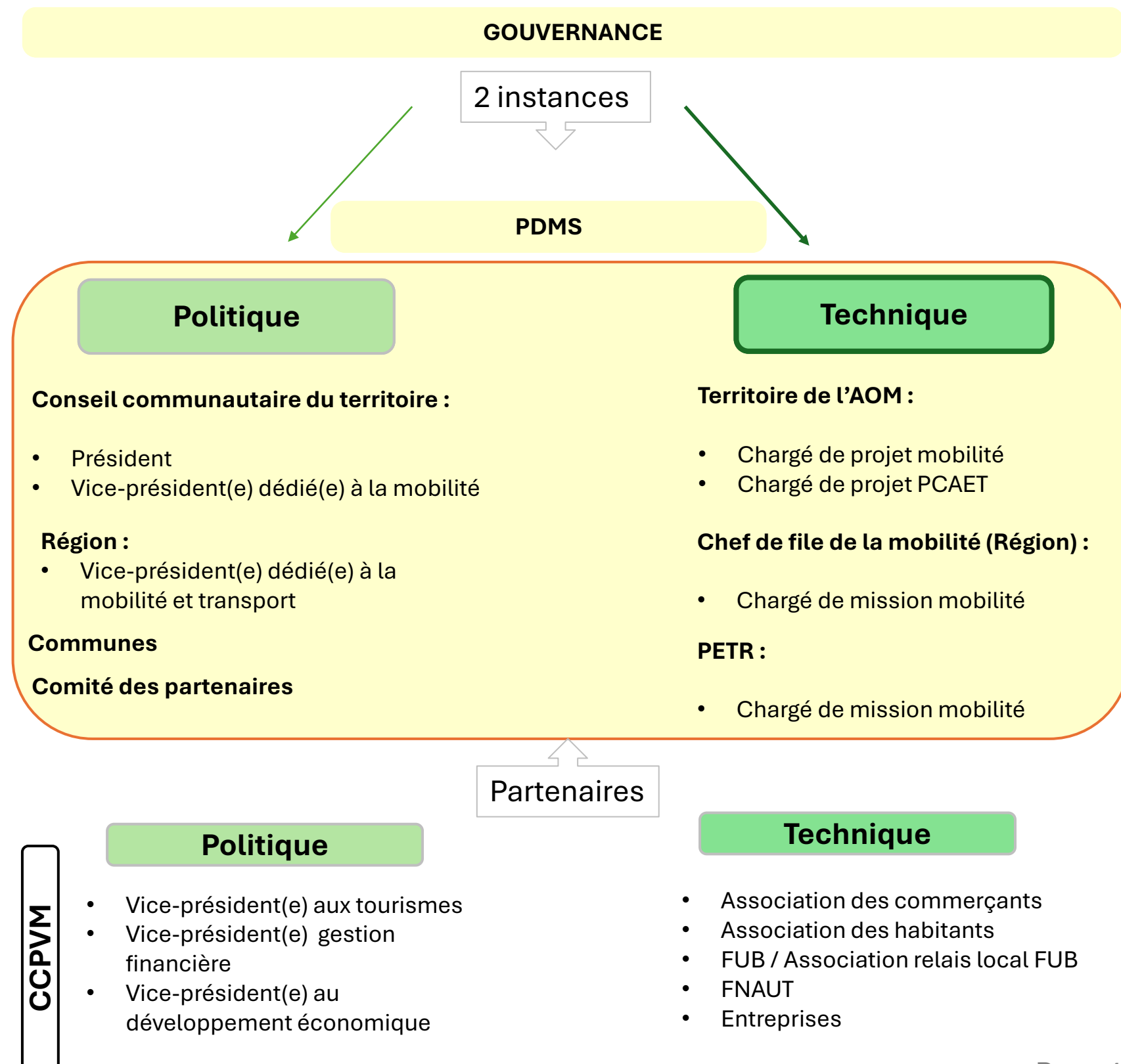
Ces priorités traduisent :

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



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

- Financières
- Administratives – politiques
- Techniques



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

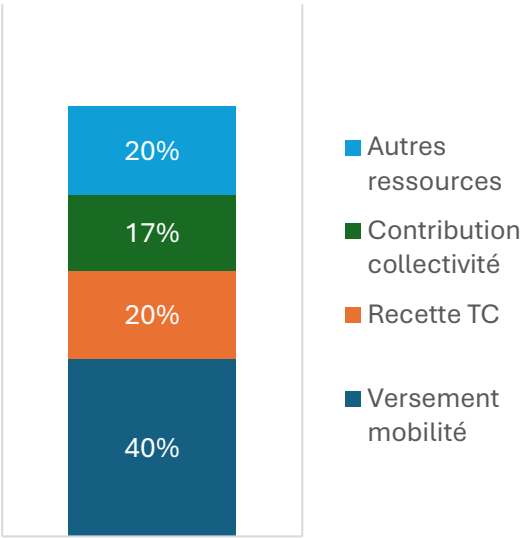
Pour financer le plan de mobilité simplifié, il est nécessaire de définir la **capacité de financement de la collectivité**. Le **programme pluriannuel** se définira et se construira par l'utilisation de **ces 5 leviers**.

1 CONTRIBUTION : VERSEMENT MOBILITÉ (VM)

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

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

Source tableau : Cerema



CLÉ DE RÉPARTITION

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

2 HYPOTHESE DE FINANCEMENT EXTERIEUR : EMPRUNT

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

3 HYPOTHESE DE FINANCEMENT EXTERIEUR : SUBVENTION

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

4 FINANCEMENT INTERNE : CREATION D’UN BUDGET ANNEXE MOBILITE

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

5 FINANCEMENT PARTAGE ENTRE AOM : CONTRAT OPERATIONNEL DE MOBILITE

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

2 HYPOTHESE DE FINANCEMENT EXTERIEUR : EMPRUNT

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

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



PARTIE III – LE PLAN D’ACTION DANS LE DETAIL

“*LES FICHES ACTIONS*”

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

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

PRINCIPES GENERAUX

Modalité de présentation

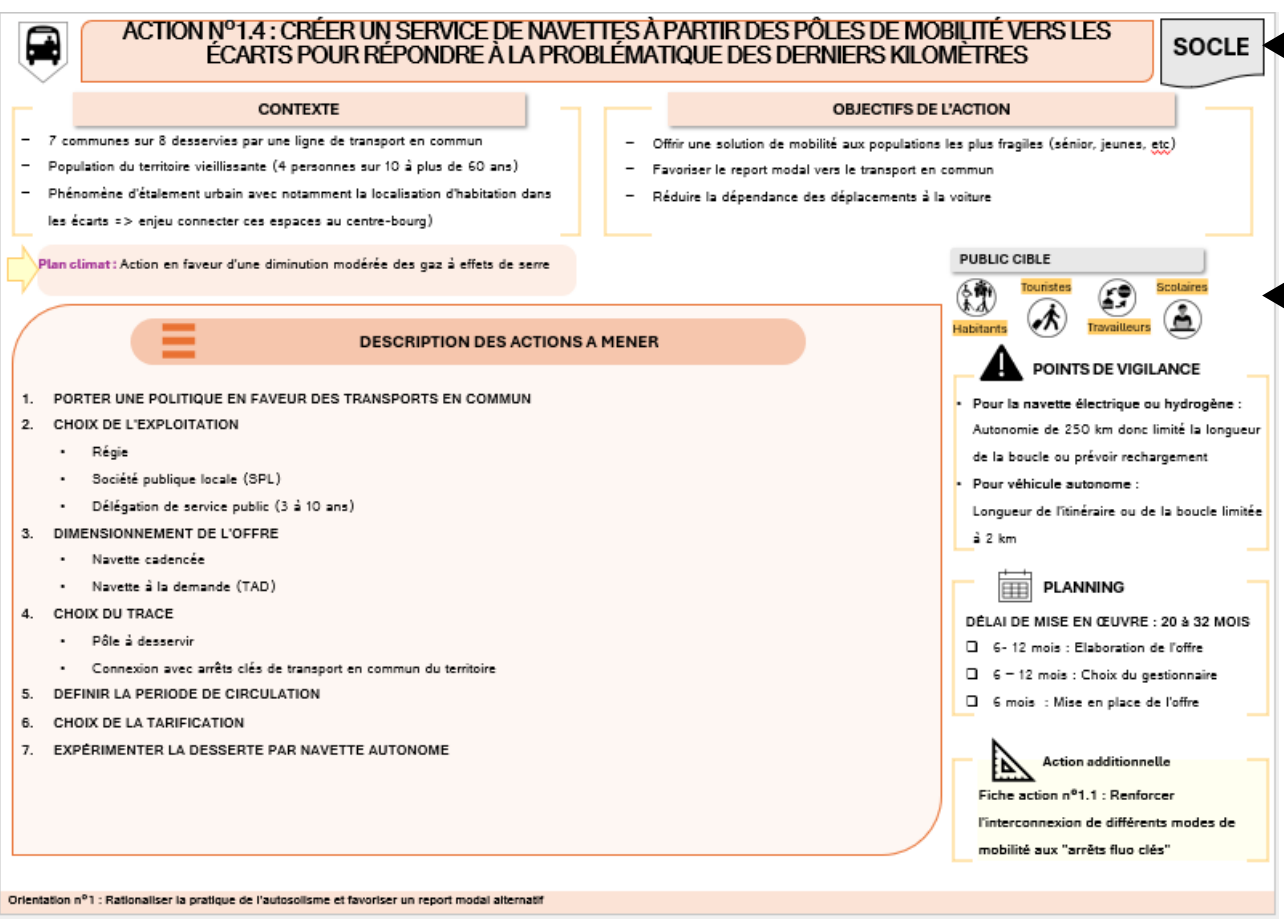
- Chaque action décrite en 2 pages
- Ordonné par
 - Orientation stratégique
 - Niveau de priorité

FICHE ACTION

3 niveaux de priorité

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

PAGE 1



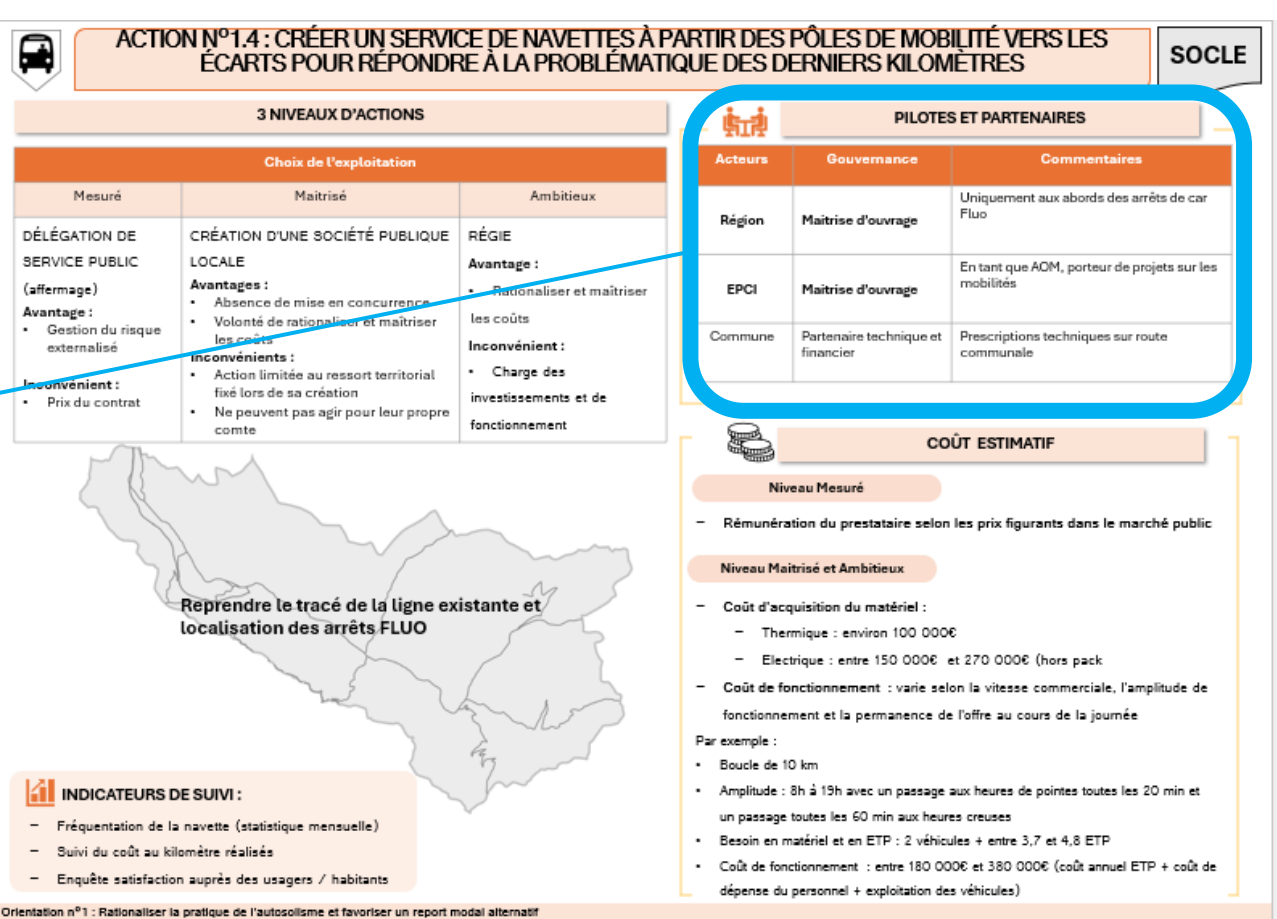
Thème de l'action
+ N° de l'action +
Intitulé + Priorité

Public cible

Pilote et partenaires
En gras – porteur principal

Action impliquant
une réflexion à
l'échelle des 4 EPCI

PAGE 2



Éléments retrouvés

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

Éléments retrouvés

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

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

ACTIONS SOCLES

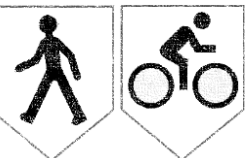
- **Fiche n°1.1** : Aménager et jalonner des itinéraires piétons et cycles desservant les grands pôles de déplacement à l'échelle de Remiremont agglomération (programme petite ville de demain)
- **Fiche n°1.2** : Créer un service de transport en commun au sein de Remiremont Agglomération
- **Fiche n°1.3**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

ACTIONS COMPLÉMENTAIRES

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

ACTIONS A LONG TERME

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



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

SOCLE

CONTEXTE

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

OBJECTIFS DE L'ACTION

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

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

PUBLIC CIBLE



Habitants



Touristes



Travailleurs



Scolaires



RAPPEL REGLEMENTAIRE

Loi d'orientation des mobilités (LOM)

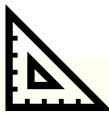
demande l'obligation de la suppression du stationnement motorisé sur les 5 mètres en amont des passages pour piétons avec comme date butoir pour les collectivités : **31 décembre 2026.**



PLANNING

DÉLAI DE MISE EN ŒUVRE : 1-2 ANS

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



Actions additionnelles

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

DESCRIPTION DES ACTIONS A MENER

1. REALISER UN MAILLAGE MOBILITE ACTIVE SUR REMIREMONT AGGLOMERATION

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

2. DEPLOYER UN PLAN DE JALONNEMENT ET DE SIGNALISATION

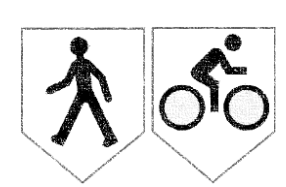
- Signalétique horizontale et verticale
- Application avec panneau d'information (QR code)
- Renforcer et améliorer le marquage en entrée des ZCA
- Déployer des marquages d'animation en entrée et au sein des ZCA

3. DEPLOYER DES SERVICES ANNEXES

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

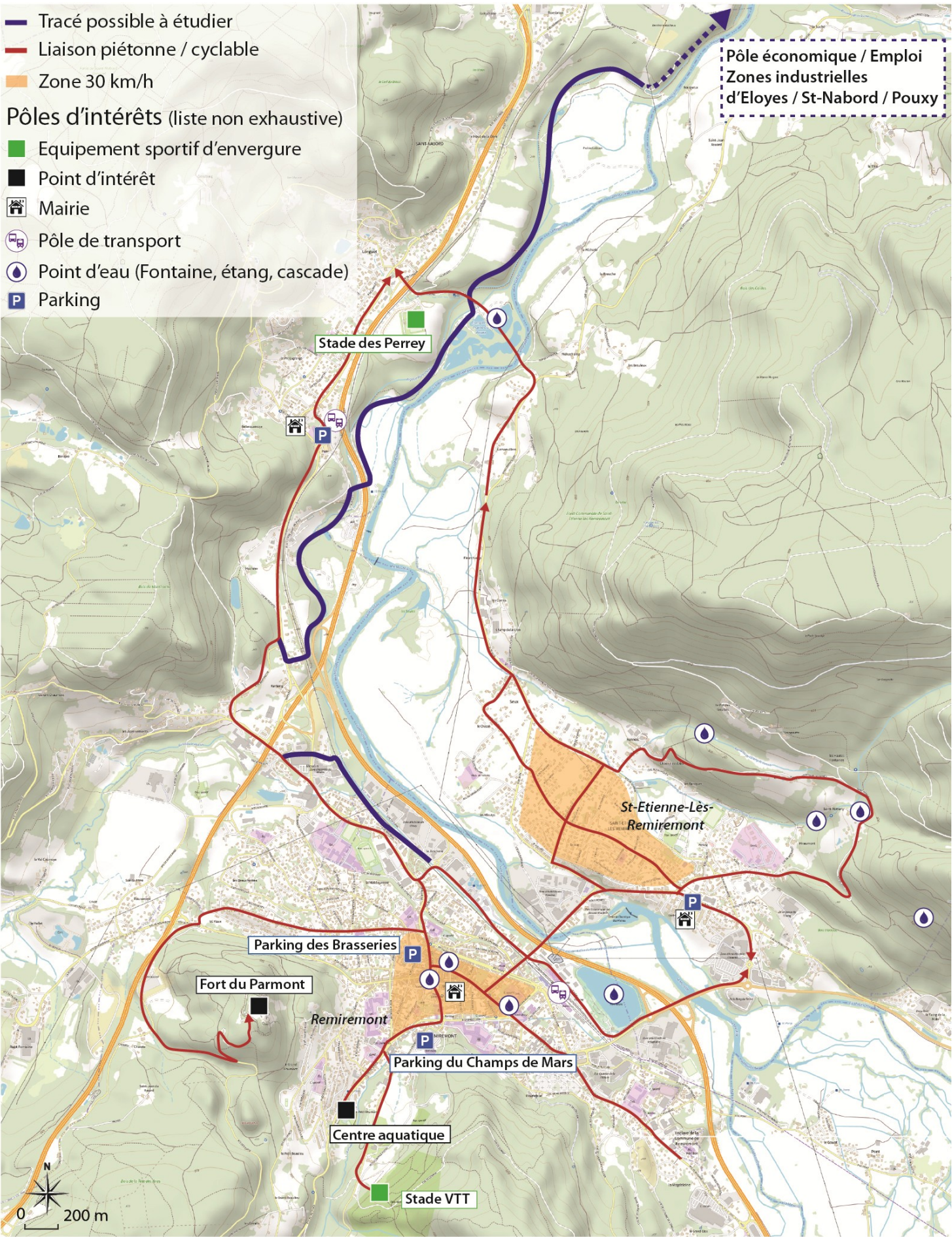
4. EXPÉRIMENTER DES AMENAGEMENTS TEMPORAIRES

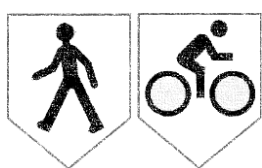
- Marquage temporaire (jaune)
- Reconversion d'espace de stationnement localisé en amont des passages piétons (test d'aménagements)
- Modification du plan de circulation (mise en sens unique, renforcement et extension des zones de circulation apaisée, etc)



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

Tracé de principe d'itinéraire en modes actifs





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

SOCLE

3 NIVEAUX D'AMENAGEMENTS

JALONNEMENT D'ITINERAIRES MODES ACTIFS		
Mesuré	Maitrisé	Ambitieux
<ul style="list-style-type: none">Signalisation directionnelle cycle (verticale)Marquage d'un itinéraire piéton soit par une ligne de peinture soit par clou de chaussée triangulaire	<ul style="list-style-type: none">Aménagement de zones de circulation apaiséeSignalisation directionnelle piétonne et cycleMise en place de totems d'orientationSignalétique informative au niveau du patrimoine	<ul style="list-style-type: none">Aménagement du niveau maitriséEdition d'un plan papier ou numérique recensant les différents itinérairesMise en place de table d'orientation



INDICATEURS DE SUIVI (fréquence des données à récupérer)

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



PILOTES ET PARTENAIRES



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

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



COÛT ESTIMATIF (HT)

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

COÛT ESTIMATIF GLOBAL PAR ITINERAIRE

Mesuré	Maitrisé	Ambitieux
10 K€	20 K€ - 40 k€	60 K€



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

SOCLE

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





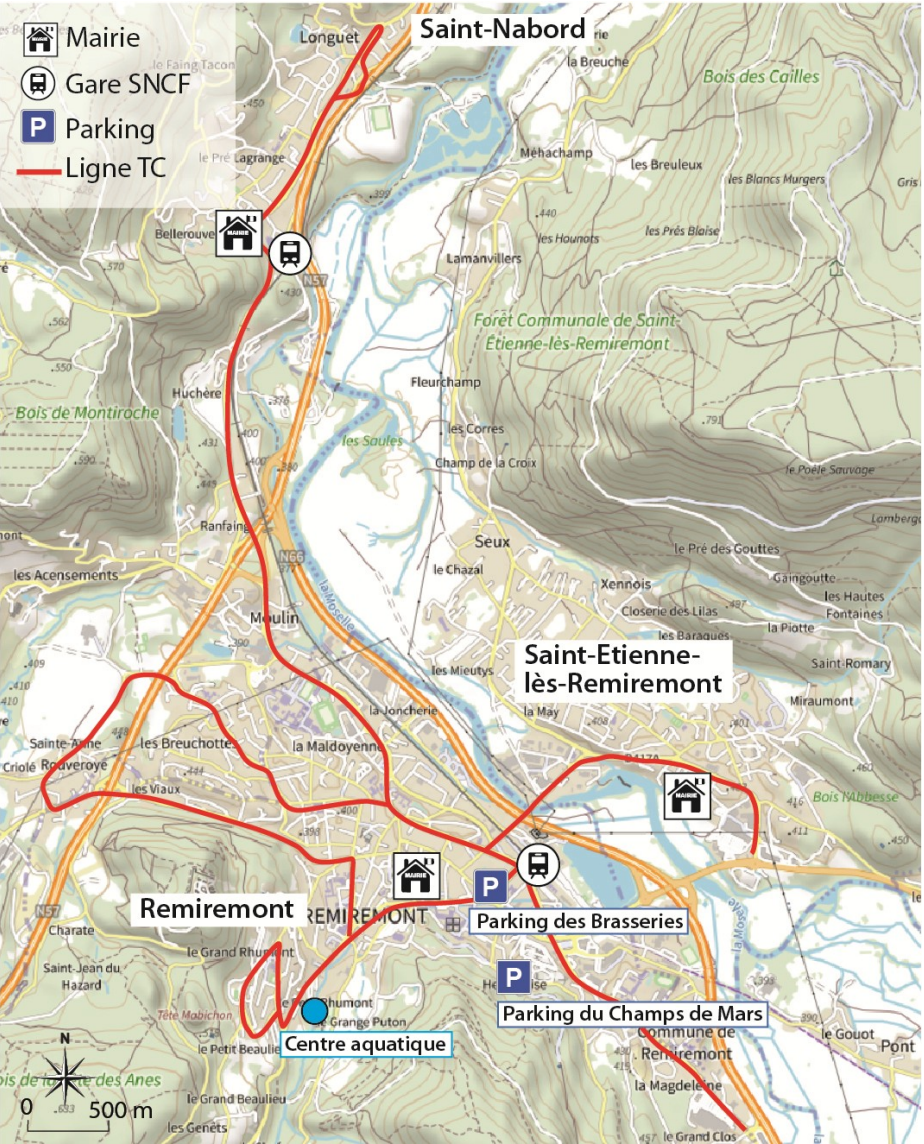
ACTION N°1.2 : CRÉER UN SERVICE DE TRANSPORT EN COMMUN AU SEIN DE REMIREMONT AGGLOMÉRATION

SOCLE

3 NIVEAUX D'AMENAGEMENTS

CREATION D'UN SERVICE DE TRANSPORT REGULIER

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



INDICATEURS DE SUIVI (fréquence des données à récupérer)

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

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

- 700€/jour
- 180 000€/an

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



PILOTES ET PARTENAIRES

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

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



COÛT ESTIMATIF (HT)

Niveau Mesuré – Maitrisé

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

Niveau Ambitieux

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

Coût d'exploitation (€/km commercial réalisé)

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

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



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

SOCLE

CONTEXTE

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

OBJECTIFS DE L'ACTION

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

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

PUBLIC CIBLE



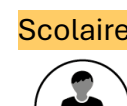
Habitants



Touristes



Travailleurs



Scolaires

DESCRIPTION DES ACTIONS A MENER

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

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

2. REALISER UN DIAGNOSTIC

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

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

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

4. EXPÉRIMENTER DES AMÉNAGEMENTS TRANSITOIRES

5. RÉALISER UN PLAN DE JALONNEMENT

1. Solution minimale

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

2. Solution maximale

- Piste cyclable
- Bande cyclable
- Chaucidou

AMENAGEMENTS RECOMMANDES

Cas n°1 : Circulation mixte

- Matérialisation des trajectoires cycles

Cas n°2 : Séparation des flux

- Réalisation d'une bande cyclable ou bande multifonctionnelle

LONGUEUR

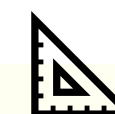
- Plombières-les-Bains – Remiremont : 8,5 km
- Variante Est : 3,3 km
- Variante Ouest : 5,2 km
- Plombière-les-Bains – Val d'Ajol : 9,3 km



PLANNING

DÉLAI DE MISE EN ŒUVRE : 2 ANS

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



Actions additionnelles

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

*Etude de faisabilité cyclable portée par le département des Vosges



PLAN DE LOCALISATION





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

SOCLE

PLAN DE LOCALISATION



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

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



INDICATEURS DE SUIVI (fréquence des données à récupérer)

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



PILOTES ET PARTENAIRES

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

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



COÛT ESTIMATIF (HT)

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

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

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

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

Itinéraire Val d'Ajol – Plombières-les-Bains

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



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

SOCLE

CONTEXTE

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

OBJECTIFS DE L'ACTION

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

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

PUBLIC CIBLE



Habitants



Touristes



Travailleurs



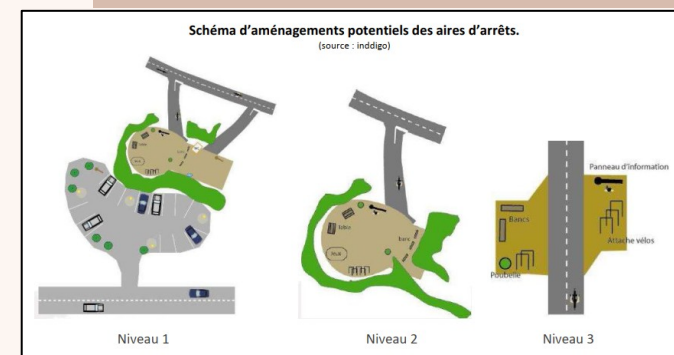
Scolaires

DESCRIPTION DES ACTIONS A MENER

1. PRESENTATION DU PROJET RETENU :

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

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



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

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

3. RÉALISER UN PLAN DE SIGNALISATION

5 principes généraux de la signalisation routière

- Continuité
- Lisibilité
- Simplicité
- Homogénéité
- Uniformité

Signalisation directionnelle à mettre en place

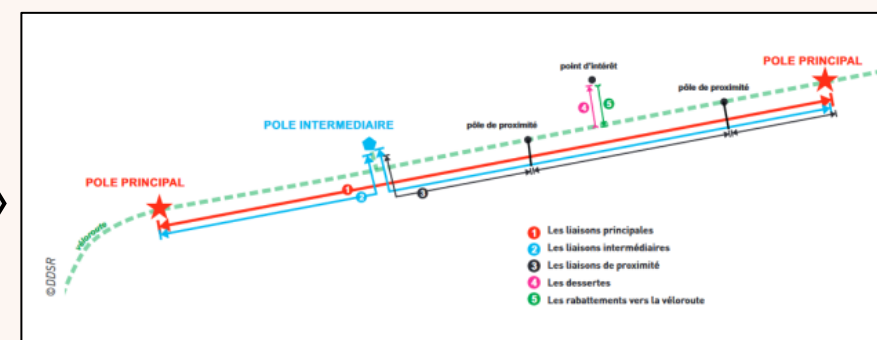


Schéma de hiérarchisation des liaisons – source « jalonnement des réseaux et itinéraires cyclables » édité par vélo&territoire

ETUDE AMONT

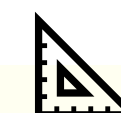
- Etude d'impact environnemental 2021-2022
- Longueur n°1 : 3,2 km (territoire CCPVM)
- Longueur n°2 : 3,4 km (territoire CCPVM)



PLANNING

DÉLAI DE MISE EN ŒUVRE : 2 ANS

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



Actions additionnelles

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



TRACE RETENU ET LOCALISATION DES AIRES DE REPOS



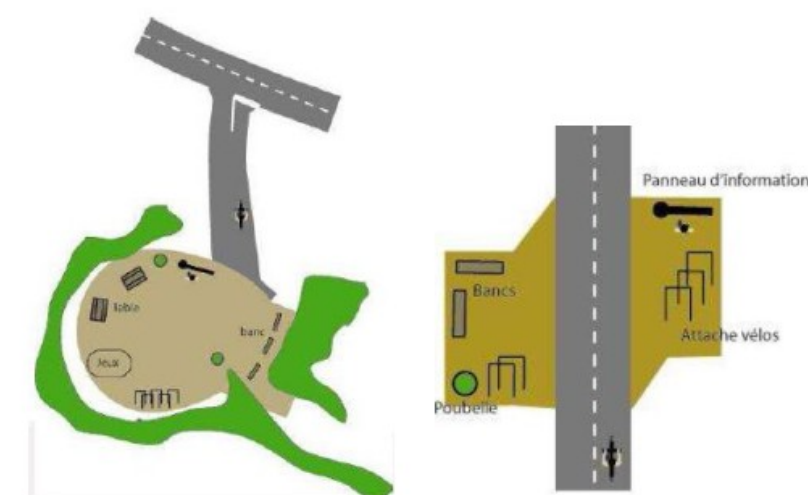
Source : Localisation des aires potentielles - Rapport diagnostic de l'étude d'impact environnemental - 2021

Schéma d'aménagements potentiels des aires d'arrêts.

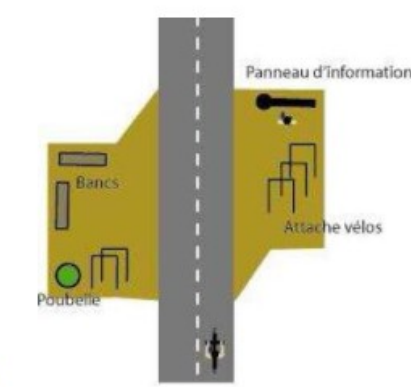
(source : indigo)



Niveau 1



Niveau 2



Niveau 3

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



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

SOCLE

TRACE RETENU ET LOCALISATION DES AIRES DE REPOS



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



INDICATEURS DE SUIVI (fréquence des données à récupérer)

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



PILOTES ET PARTENAIRES

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

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



COÛT ESTIMATIF (HT)

Infrastructure

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

Par aire de repos et selon niveau hiérarchique

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



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

SOCLE

CONTEXTE

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

OBJECTIFS DE L'ACTION

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

PUBLIC CIBLE



Habitants



Touristes



Travailleurs

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

DESCRIPTION DES ACTIONS A MENER

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

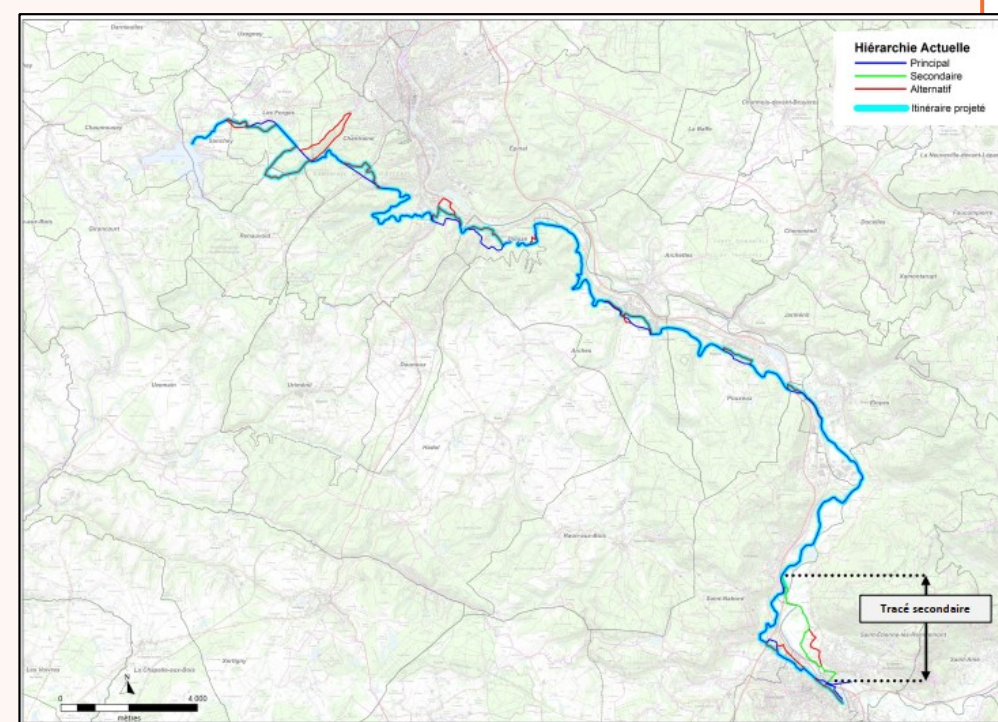
- Remiremont à Epinal suivant le tracé du canal d'alimentation de Bouzey traversants les communes suivantes du territoire de la CCPVM :
 - Eloyes
 - Saint-Nabord
 - Remiremont
- Tracé emprunte majoritairement les berges du canal puis le réseau routier communal et départemental

2. TRAITER LES POINTS DURS IDENTIFIES

- Franchissement des siphons au sein des communes de Dinozé, de Les Arches et de Pouxieux
- Franchissement de l'échangeur RD157/RN66 à Saint-Nabord en cours de réalisation

- Utilisation du passage inférieure (RN66) connectant la Côte de Moulin à la route de Raon aux Bois
- Itinéraire empruntant la route de Raon-aux-Bois et rue de Montiroche

1. VALORISER L'AMENAGEMENT AVEC UNE CAMPAGNE DE COMMUNICATION



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



LONGUEUR

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



PLANNING

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

*Etude de faisabilité cyclable portée par le département des Vosges



COÛT ESTIMATIF (HT)

Entre 1,3 M€ et 1,4 M€



Actions additionnelles

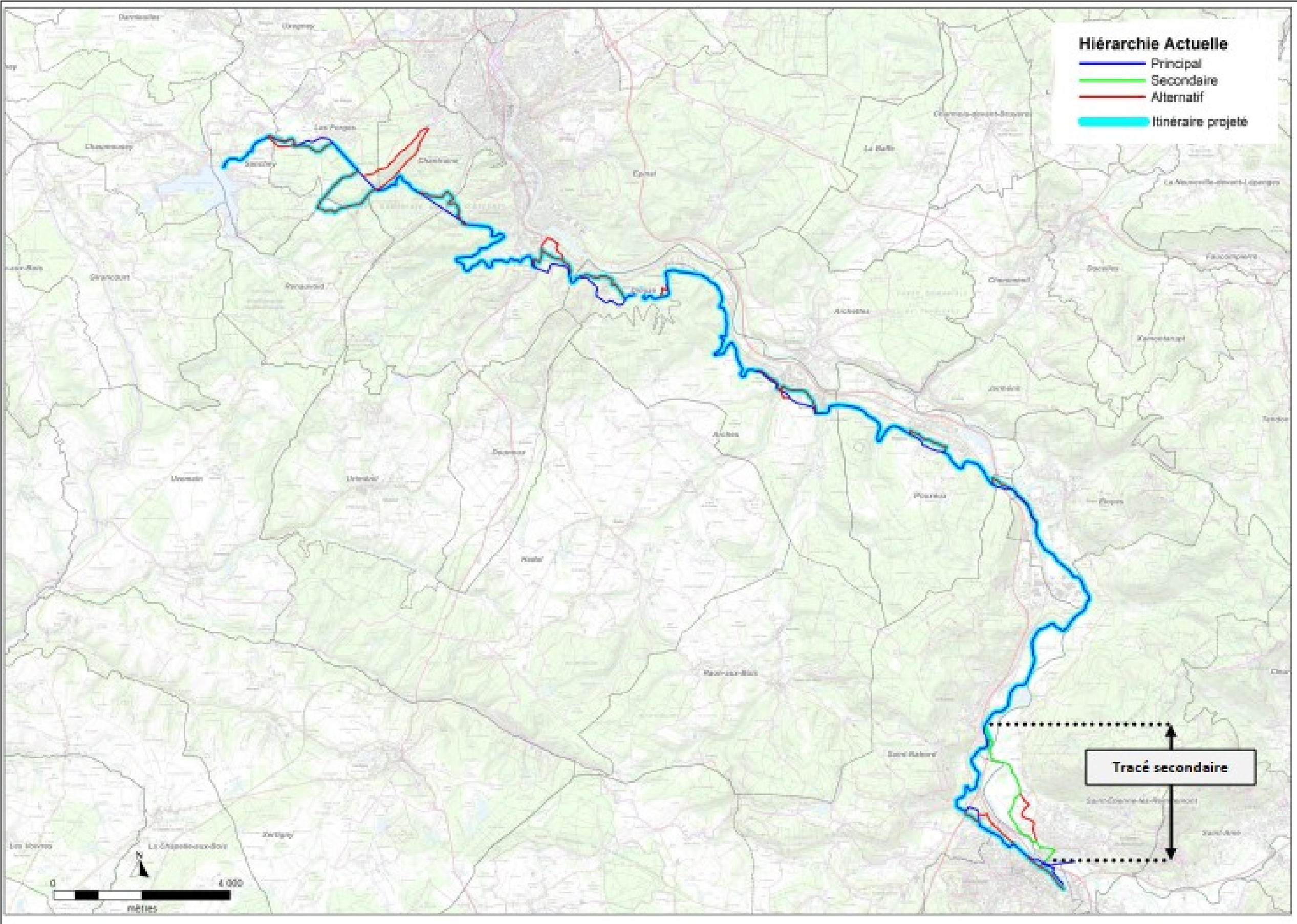
- Fiche action n°1.3
- Fiche action n°1.8
- Fiche action n°1.4
- Fiche action n°1.9



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

SOCLE

TRACE RETENU



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



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

SOCLE

CONTEXTE

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

OBJECTIFS DE L'ACTION

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

PUBLIC CIBLE



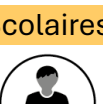
Habitants



Touristes



Travailleurs



Scolaires

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

DESCRIPTION DES ACTIONS A MENER

1. FACILITER L'ACCES AUX ARRETS

- Réduire la distance entre l'arrêts et le pôle générateur de déplacement (<200m)
- Respecter une interdistance de 400m entre les arrêts en urbain

2. AMELIORER LA VISIBILITE, LA LISIBILITE ET LA SECURITE DES ARRETS

- Renforcer la signalisation verticale et horizontale
- Sécuriser les déplacements aux abords des arrêts, les cheminements et traversées des modes actifs

3. AMELIORER L'INFORMATION AUX VOYAGEURS

- Fournir l'information en temps réel sur les horaires et les perturbations
- Mise à jour des fiches horaires
- Faciliter l'accès aux informations en dehors des points physiques (site internet et application)

4. AMELIORER LE CONFORT DE L'USAGER

- Zone d'attente avec abribus
- Mettre à disposition des services connexes (stationnement vélo, poubelle, kiosque, etc)
- Disposer de matériels roulants confortables (siège, couloir de circulation, toilette, etc)

5. COMMUNIQUER SUR LE SERVICE

- Temps de parcours
- Fiabilité du service
- Tarifications

PROCESSUS

METHODOLOGIQUE :

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



ACTIONS OPTIONNELLES

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



PLANNING

DÉLAI DE MISE EN ŒUVRE : 1 AN EN AMONT



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

SOCLE

COMMUNICATION = VOLET FINAL



Vous souhaitez obtenir une carte d'ayant droit :

Pour constituer un dossier, il vous faut :

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

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

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

MAISON DE LA RÉGION D'ÉPINAL
Service Transports
40 Quai des Bons enfants
CS10058
88026 EPINAL CEDEX
Tél : 03 87 33 67 98

Gamme Sociale

88

fluo Grand Est

Retrouvez toutes les infos transports sur www.fluo.eu/88

Et calculez votre itinéraire sur www.fluo.eu

Voyager en Grand
Un service de la Région Grand Est

Grand Est
ALSACE CHAMPAGNE-ARDENNE LORRAINE
L'Europe s'invente chez nous

fluo Grand Est

Pour plus de renseignements, tu peux te rendre sur le site internet www.fluo.eu/88 ou appeler le 03 87 33 67 98

INDICATEURS DE SUIVI (fréquence des données à récupérer)

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

Statistiques par ligne



PILOTES ET PARTENAIRES

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

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

Cout moyen par arrêt



COÛT ESTIMATIF (HT)

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



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

COMPLEMENTAIRE

CONTEXTE

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

OBJECTIFS DE L'ACTION

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

PUBLIC CIBLE



Habitants



Touristes



Travailleurs



Scolaires



RAPPEL REGLEMENTAIRE

Loi d'orientation des mobilités (LOM)

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

DESCRIPTION DES ACTIONS A MENER

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

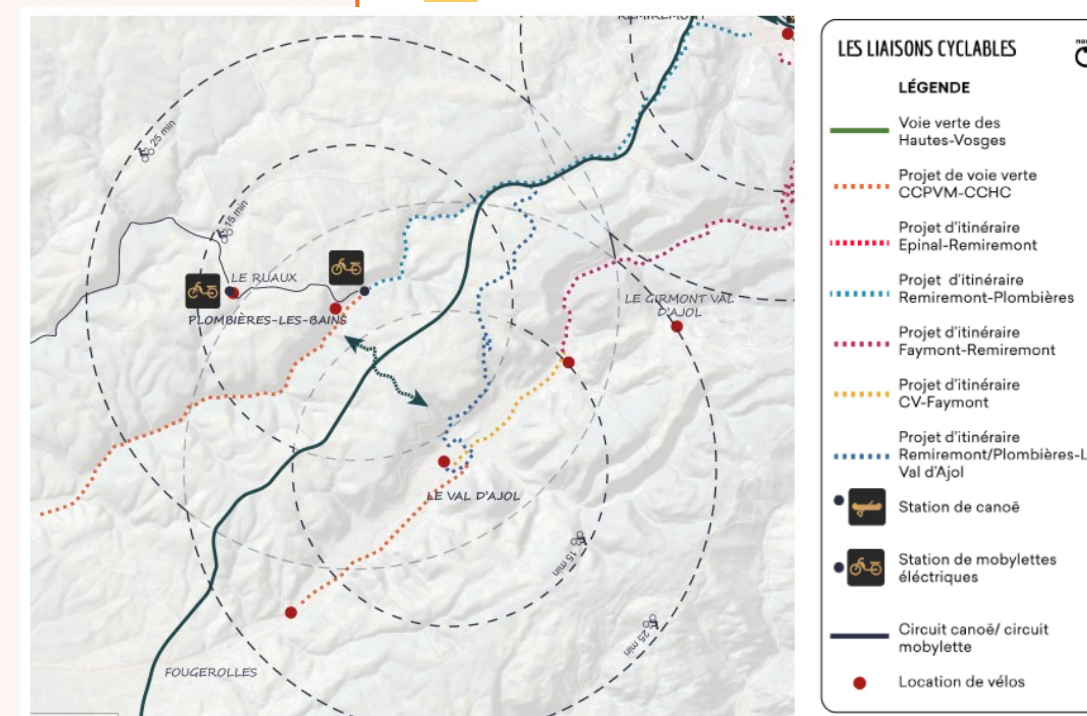
- Conduire une réflexion sur Les itinéraires suivants :
 - Le Val d'Ajol centre-bourg <-> Faymont <-> Remiremont
 - Le Val d'Ajol <-> Fougerolles-Saint-Valibert
 - Le Val d'Ajol <-> Plombières-les-Bains
- Identifier les axes à faible trafic
- Identifier les pôles générateurs de déplacements à desservir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

2. AMENAGER LES ITINERAIRES RETENUS VIA DES OUTILS SOUPLES

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

3. OPTION : EXPÉRIMENTER DES AMÉNAGEMENTS TRANSITOIRES

4. DEPLOYER UN PLAN DE JALONNEMENT ET DE SIGNALISATION



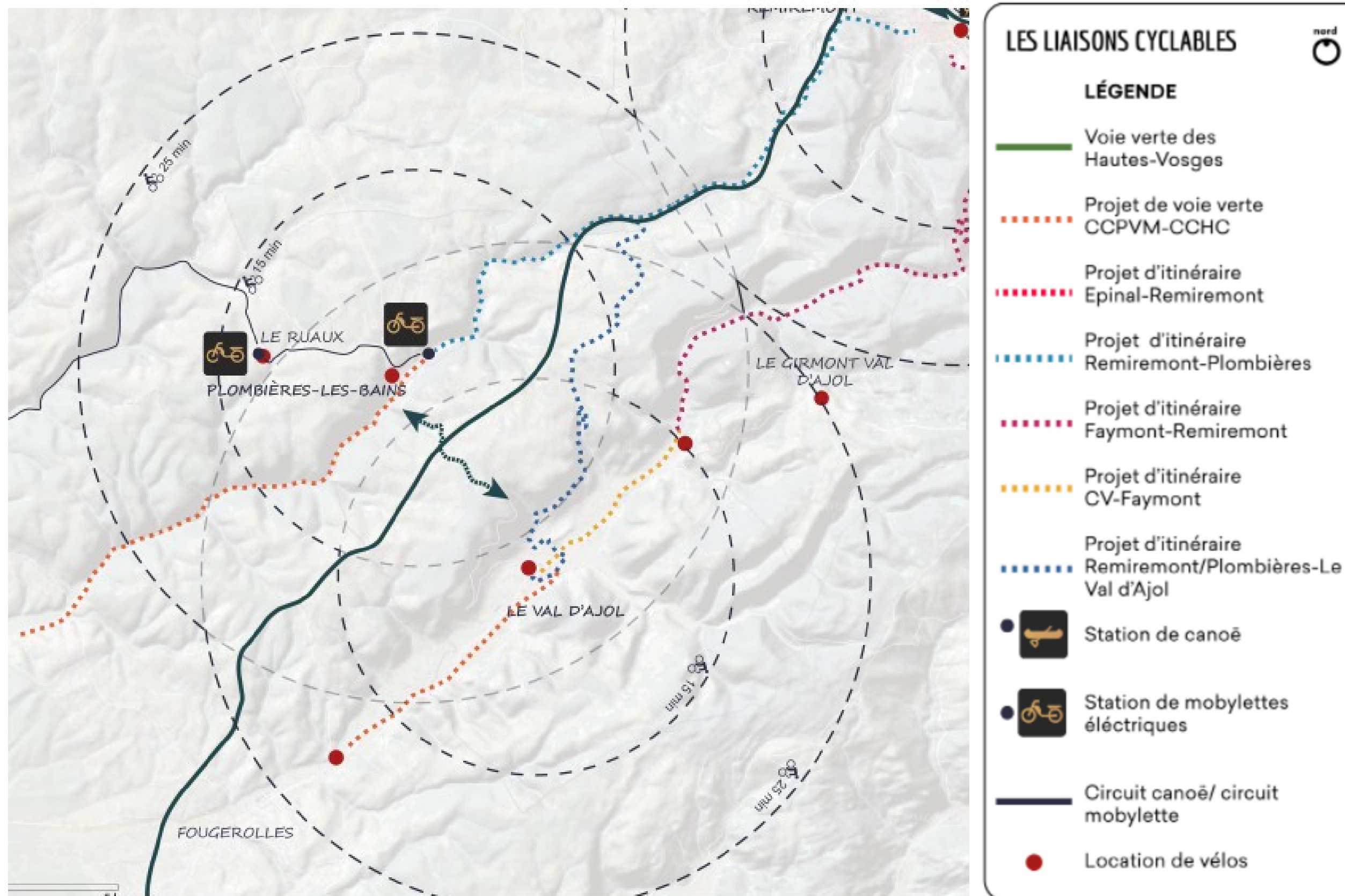
Source : Programme Petite Ville de Demain - Plan d'actions sur la commune du Val d'Ajol



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

COMPLEMENTAIRE

ITINÉRAIRES IDENTIFIES DANS LE PROJET PVD DU VAL D'AJOL



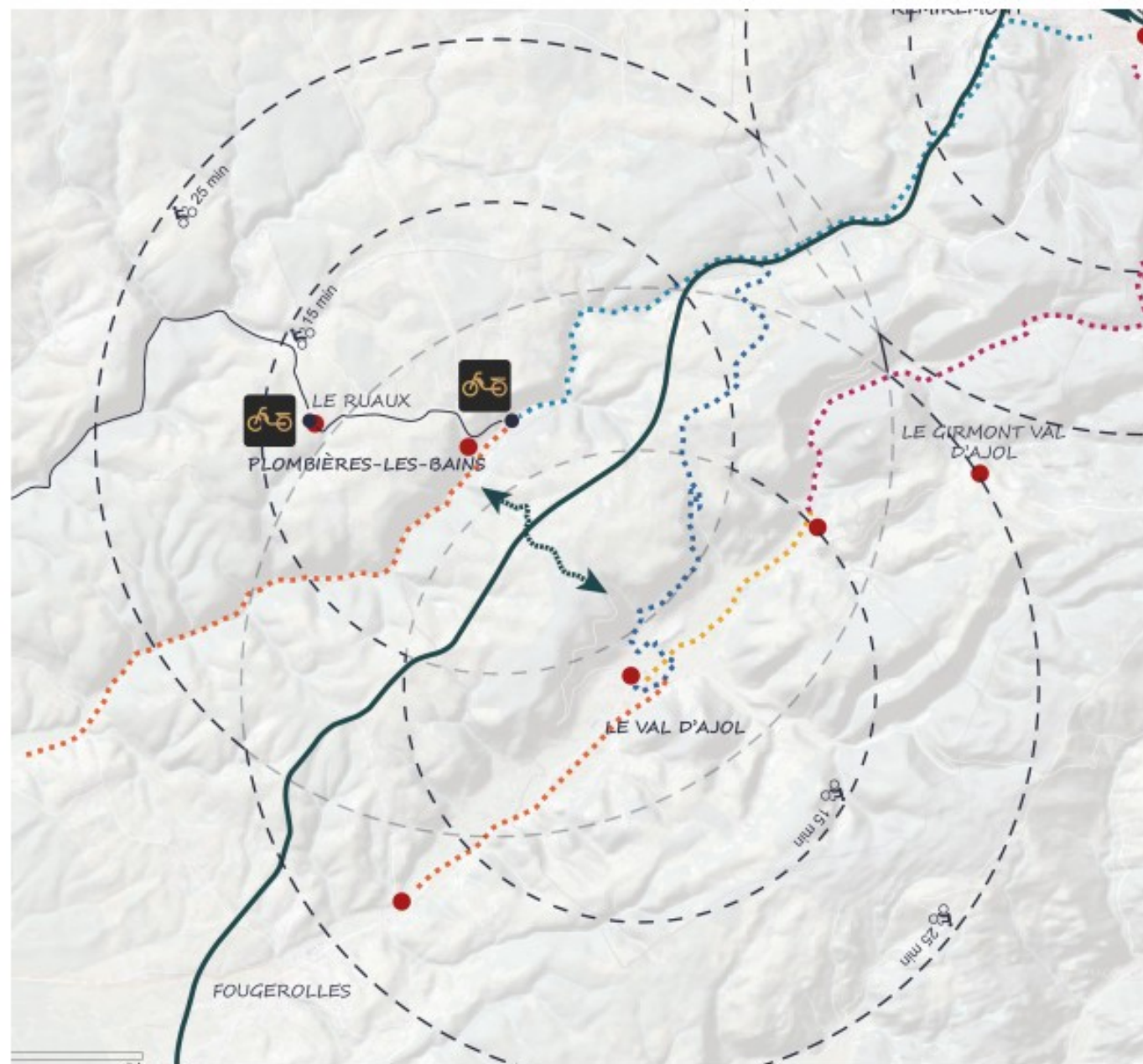
Source : Programme Petite Ville de Demain - Plan d'actions sur la commune du Val d'Ajol



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

COMPLEMENTAIRE

ITINERAIRES IDENTIFIES DANS LE PROJET PVD DU VAL D'AJOL



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



INDICATEURS DE SUIVI (fréquence des données à récupérer)

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



PILOTES ET PARTENAIRES

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

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



COÛT ESTIMATIF (HT)

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



ACTION 1.8 - RÉALISER UN SCHÉMA DIRECTEUR CYCLABLE (SDC)

COMPLEMENTAIRE

CONTEXTE

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

OBJECTIFS DE L'ACTION

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

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

PUBLIC CIBLE



Habitants

Touristes



Travailleurs

Scolaires



Points de vigilance

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

DESCRIPTION DES ACTIONS A MENER

1. REALISER UN DIAGNOSTIC DU "SYSTÈME VELO"

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

2. DEFINIR UNE STRATEGIE D'ACTIONS

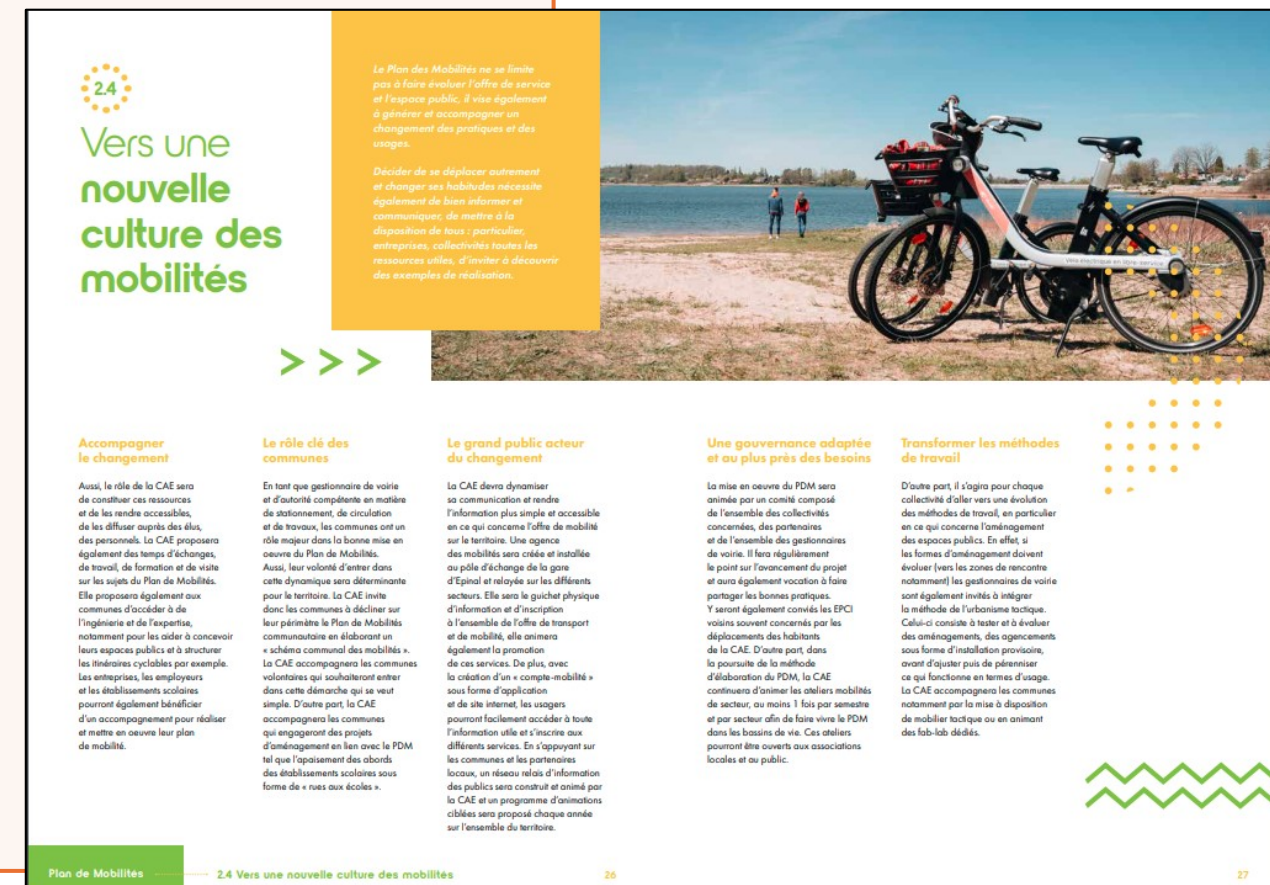
- Choisir les itinéraires/boucles
- Choisir la typologie d'aménagements cyclable à déployer
- Structurer l'offre de stationnement
- Organiser, valoriser et accompagner le déploiement de

services autour du vélo sur la base des acteurs en présence

3. PRIORISER, PLANIFIER LA REALISATION DU SDC

4. DEPLOYER UN PLAN DE JALONNEMENT

5. COMMUNIQUER



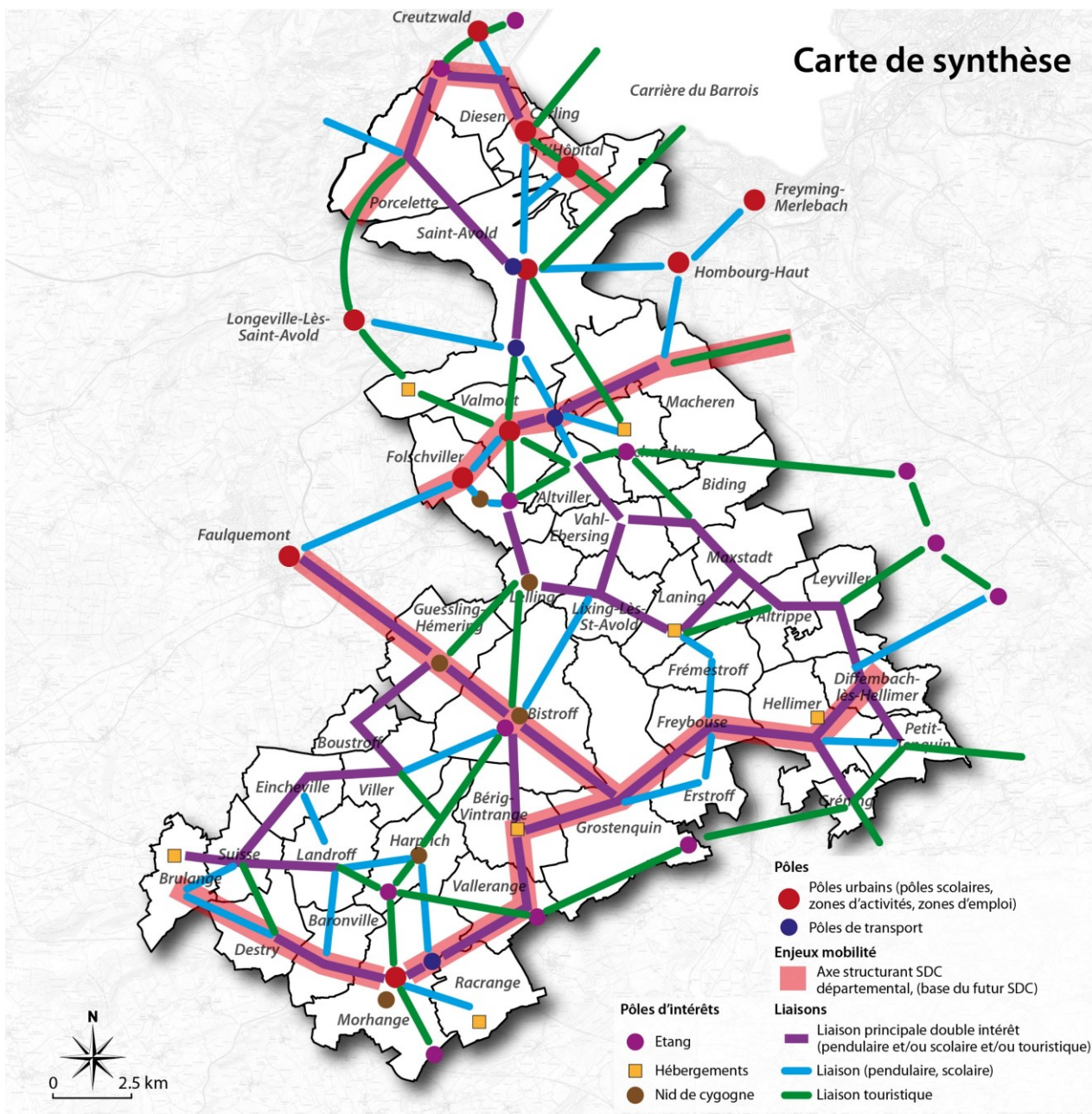
Source : Plan mobilité - CAE Epinal



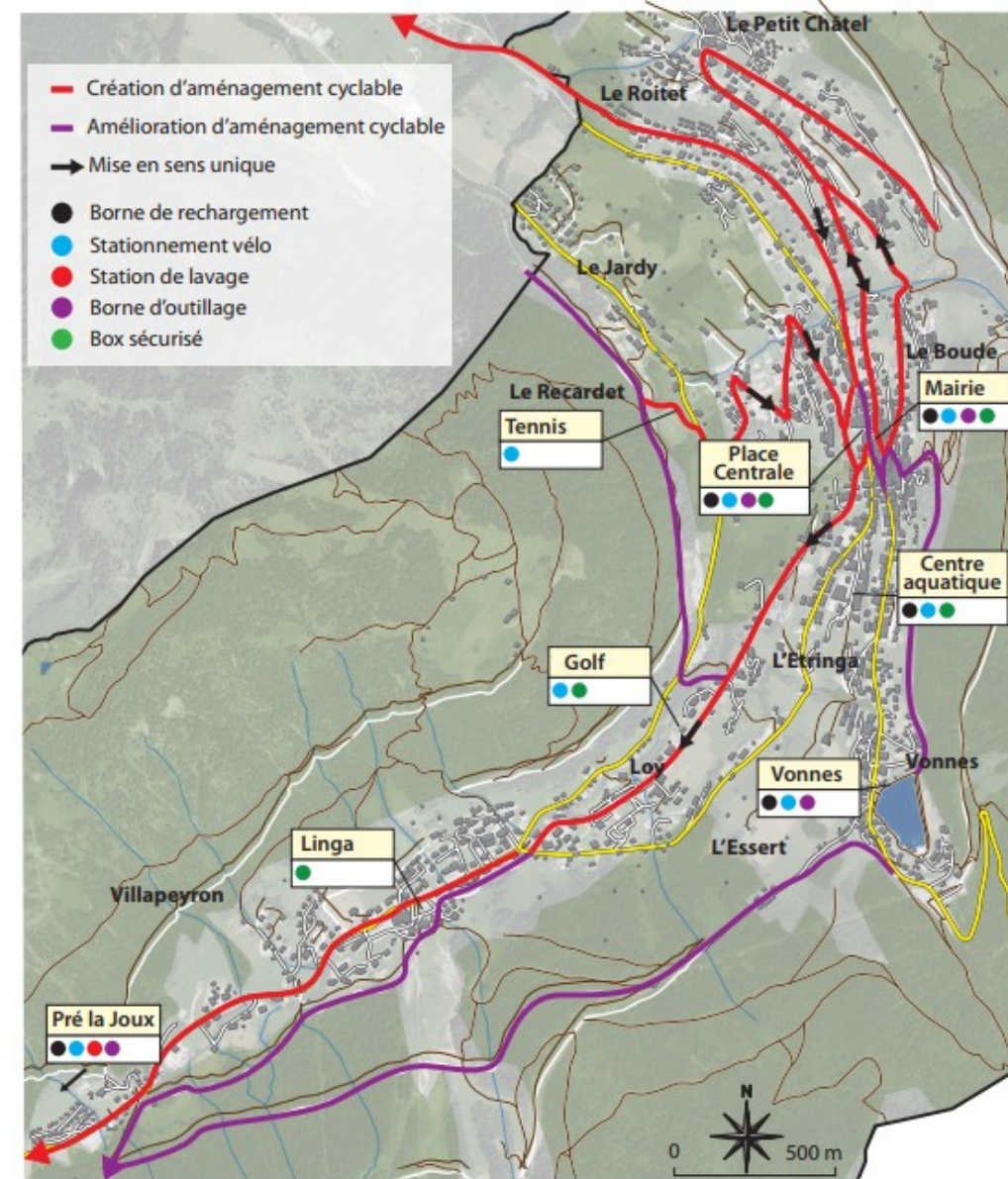
ACTION 1.8 - RÉALISER UN SCHÉMA DIRECTEUR CYCLABLE (SDC)

COMPLEMENTAIRE

EXEMPLES DE SDC



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



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



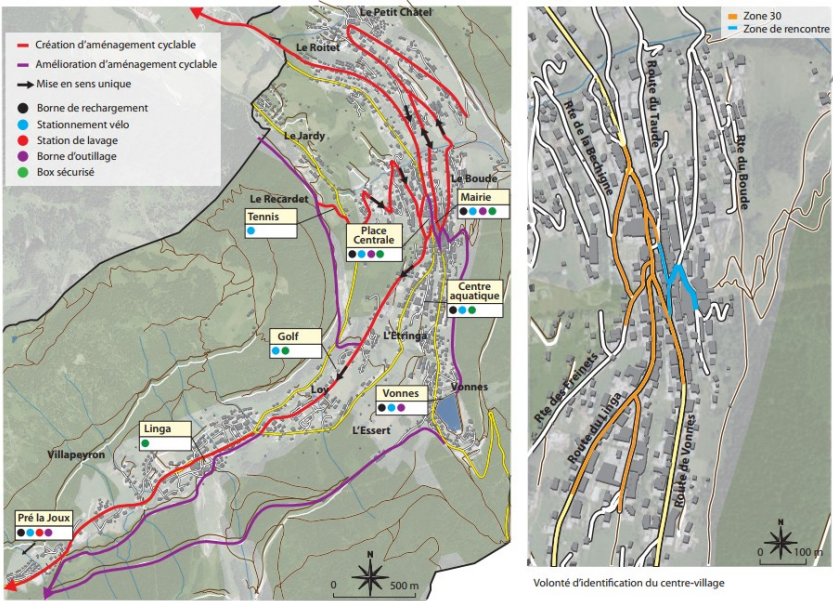
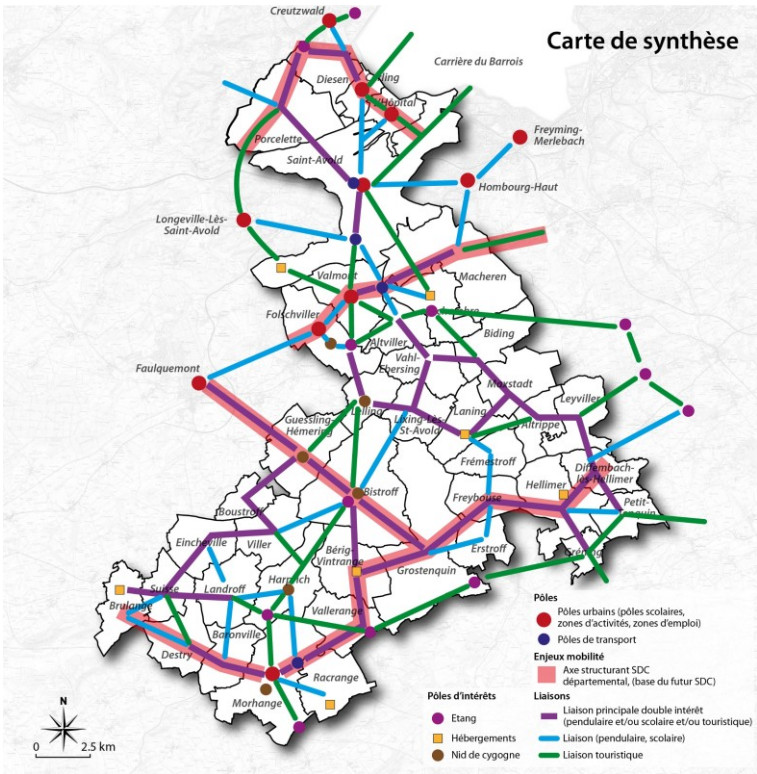
Volonté d'identification du centre-village



ACTION 1.8 - RÉALISER UN SCHÉMA DIRECTEUR CYCLABLE (SDC)

COMPLEMENTAIRE

EXEMPLES DE SDC



PLANNING

DÉLAI DE MISE EN ŒUVRE : 1 AN

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



INDICATEURS DE SUIVI (fréquence des données à récupérer)

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



PILOTES ET PARTENAIRES



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

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



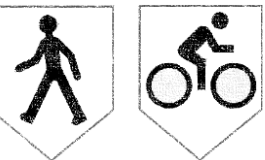
COÛT ESTIMATIF

ETUDE AMONT

- SDC Communal :
- Coût : variant entre 20 K€ et 50 K€
- SDC Intercommunal :
- Coût : variant entre 40 K€ et 80 K€

ETUDE DE FAISABILITÉ

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



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

LONG
TERME

CONTEXTE

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

OBJECTIFS DE L'ACTION

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

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

PUBLIC CIBLE



Habitants



Touristes



Travailleurs



Scolaires



RAPPEL REGLEMENTAIRE

Loi d'orientation des mobilités (LOM)

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



PLANNING

DÉLAI DE MISE EN ŒUVRE : 1-2 ANS

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



Actions additionnelles

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

DESCRIPTION DES ACTIONS A MENER

1. REALISER UN DIAGNOSTIC AU SEIN DES CENTRES-BOURGS

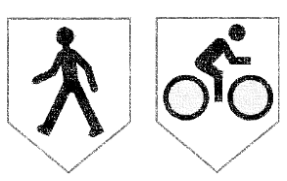
- Recueillir les trafics au sein des voies structurantes des centres-bourg
- Hiérarchiser les centres-bourgs
 - Urbains = 3 communes de Remiremont Agglomération (Remiremont, Saint-Nabord et Saint-Etienne-Lès-Remiremont)
 - Intermédiaires = Eloyes, Plombières-les-Bains et Le Val d'Ajol
 - Ruraux = Vecoux,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

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

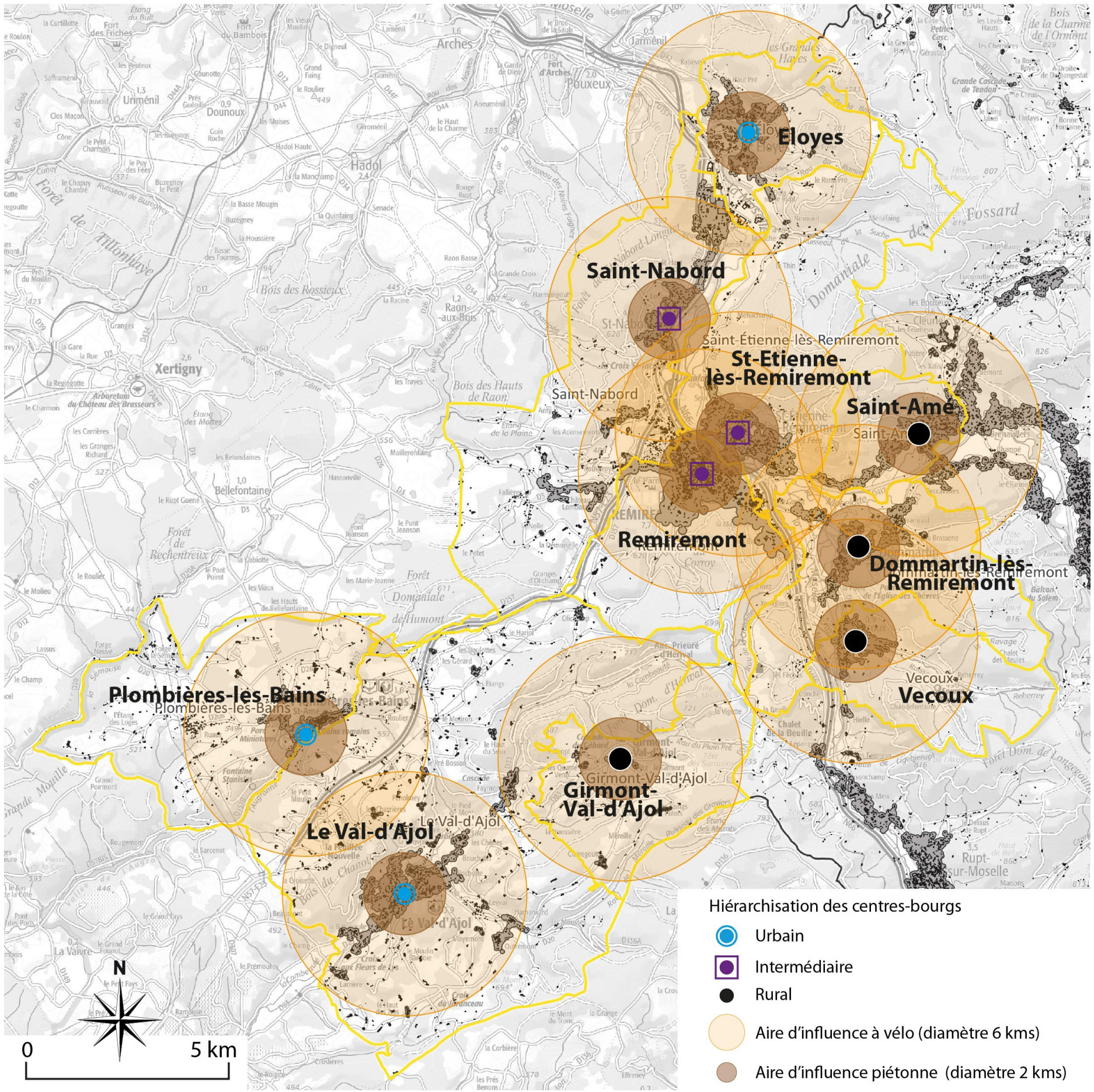
- Traiter la cohabitation entre les usagers en développant les zones de circulation apaisée (zone 30, zone de rencontre) et la matérialisation des trajectoires cycles et les doubles sens cycles au sein des rues en sens unique
- Donner la priorité aux modes actifs en aménageant les intersections clés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

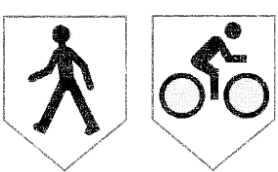
3. EXPÉRIMENTER DES AMENAGEMENTS TEMPORAIRES

4. COMMUNIQUER SUR LE SERVICE



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

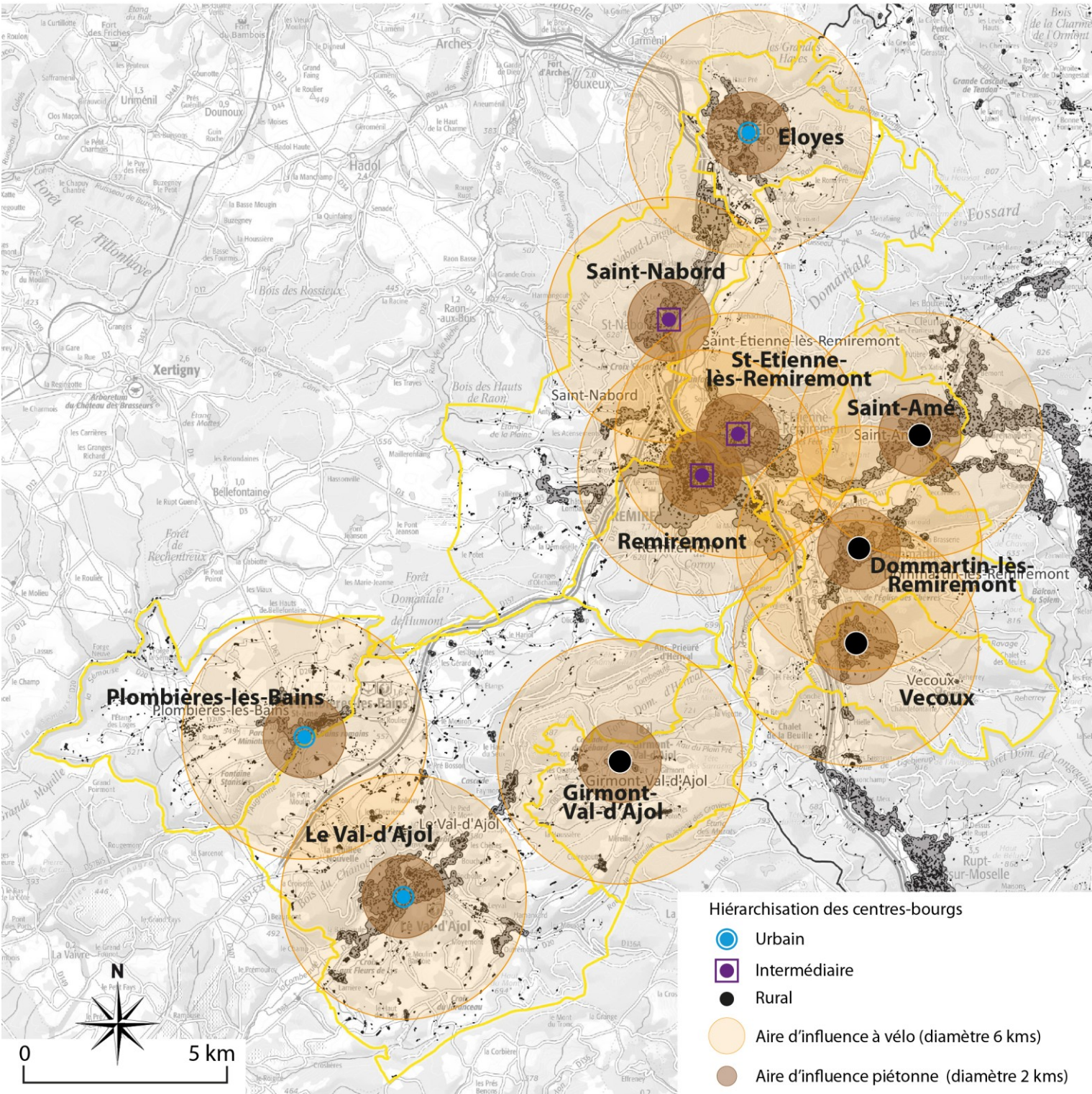




ACTION N°1.9 : AMÉNAGER LES CENTRES-BOURGS POUR LA MARCHE ET LE VÉLO

LONG
TERME

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



INDICATEURS DE SUIVI (fréquence des données à récupérer)

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



PILOTES ET PARTENAIRES

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

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



COÛT ESTIMATIF (HT)

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



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

LONG
TERME

CONTEXTE

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

OBJECTIFS DE L'ACTION

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

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

PUBLIC CIBLE



Habitants



Touristes



Travailleurs

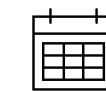


Scolaires



POINTS DE VIGILANCE

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



PLANNING

DÉLAI DE MISE EN ŒUVRE : 1-2 ANS

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



Actions additionnelles

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

DESCRIPTION DES ACTIONS A MENER

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

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

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

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

3. DEFINIR UNE CHARTE D'AMENAGEMENT :

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



Panneau
réglementaire
CE52



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




4. COMMUNIQUER SUR LE SERVICE

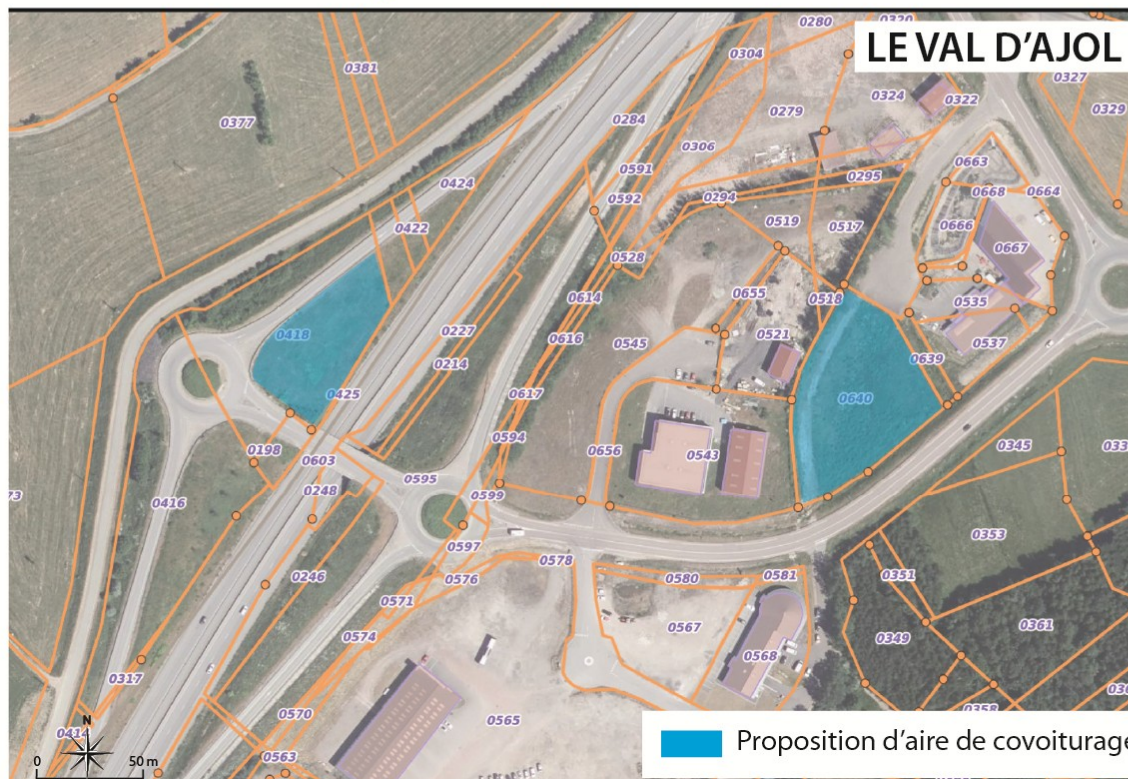
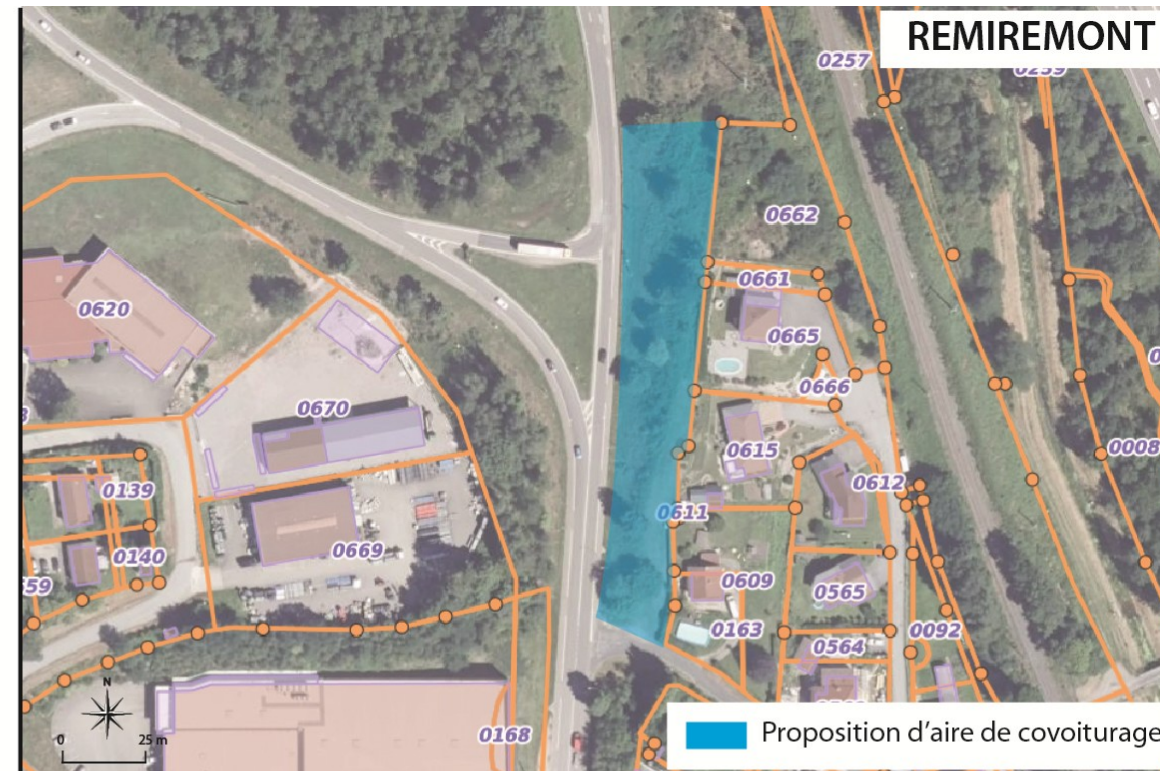
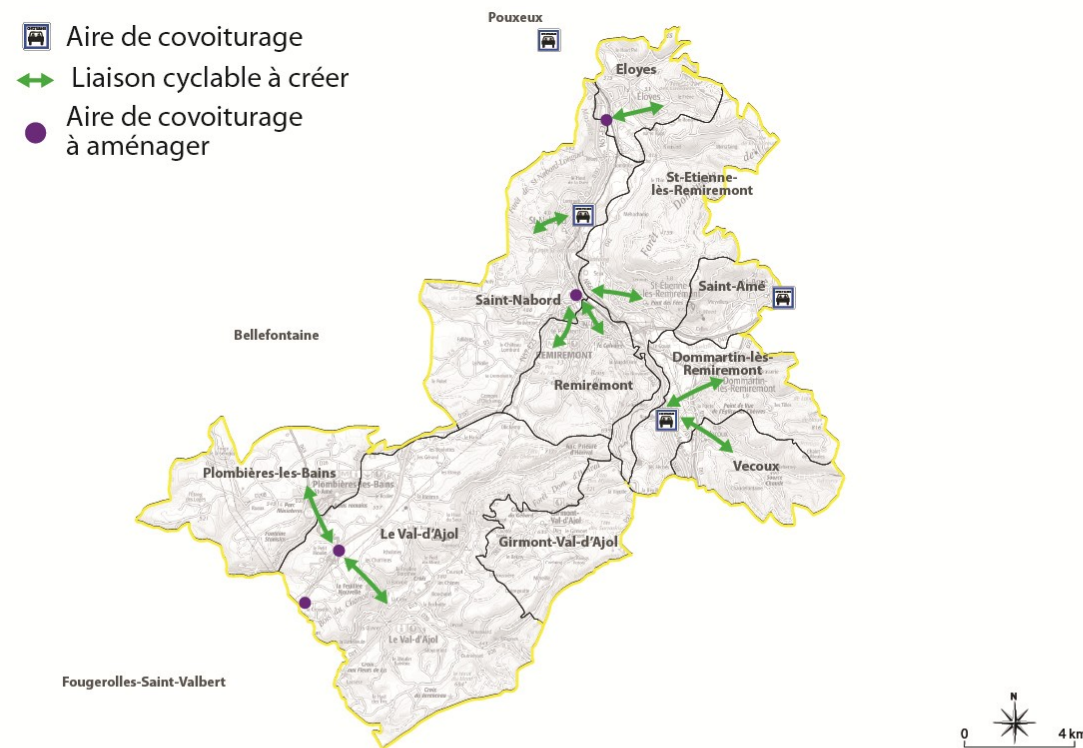


ACTION N°1.10 : AMÉNAGER DES AIRES DE COVOITURAGE SUR LES AXES ROUTIERS STRUCTURANTS

LONG
TERME

LOCALISATION POSSIBLE DES AIRES DE COVOITURAGE STRUCTURANTES

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



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

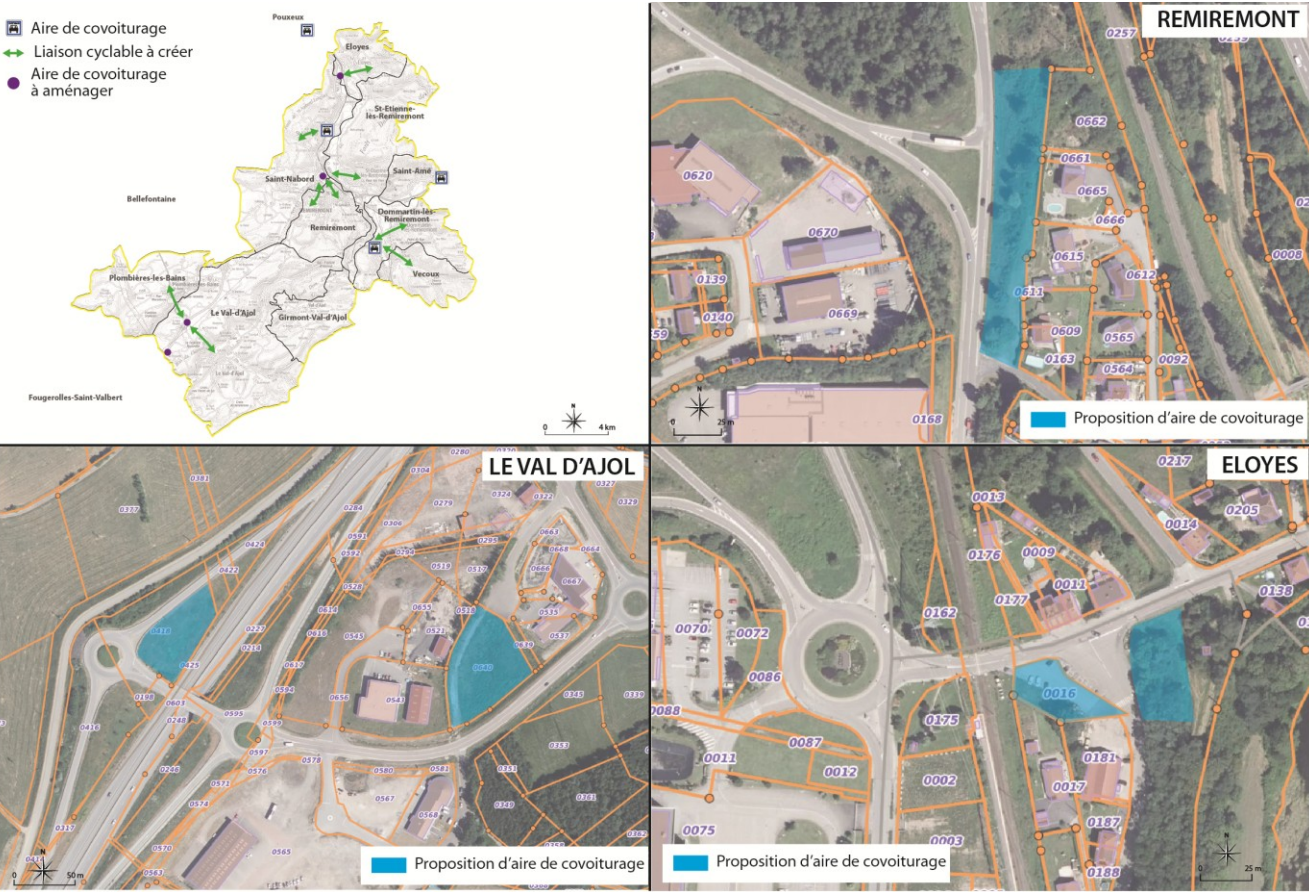


ACTION N°1.10 : AMÉNAGER DES AIRES DE COVOITURAGE SUR LES AXES ROUTIERS STRUCTURANTS

LONG
TERME

NIVEAUX D'AMENAGEMENTS ATTENDUS

Critères de prérequis	Services
<ul style="list-style-type: none">Accès aisés depuis/vers la RD417 - RD423 - RD486 - RD11 (tous modes)Trafic routier constatéExistence ou potentiel de captage de la pratique de covoiturageDistance minimum entre l'aire de covoiturage et lieu de destination : 10 kmFoncier disponibleDe préférence :<ul style="list-style-type: none">Parcelle déjà "artificialisée"Réseau électrique déjà présent	<ul style="list-style-type: none">Signalétique à mettre en place (verticale)Abris voyageursStationnement sécurisé vélo et deux-roues motorisésBorne de recharge (voiture/vélo)EclairageAménagements paysagersVidéosurveillanceOption :<ul style="list-style-type: none">Portique / Barrière de péageToilette



PILOTES ET PARTENAIRES



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

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



COÛT ESTIMATIF (HT)

- Prix d'aménagement d'une place de stationnement : entre 15 € et 50 €/m²
- Panneau de signalisation (CE52) : 500 €/unité
- Portique standard : 4 K€
- Stationnement vélo :
 - Abris vélo (10 arceaux) : 5 K€
 - Consignes individuelles : entre 1 K€ et 2,5 K€ par emplacement vélo
 - Arceau : 300 €/unité
- Aire de service avec banc, carte et pompe : ≈7 K€
- Sanitaire : entre 30 K€ et 65 K€
- Point d'eau de type robinet avec bouton poussoir : ≈400 € + 50 € à 150 €/ml de raccordement

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

INDICATEURS DE SUIVI (fréquence des données à récupérer)

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

Statistique par
aire de
covoiturage

ACTIONS SOCLES

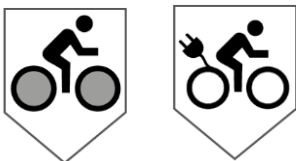
- **Fiche n°2.1** : Définir et mettre en œuvre une politique de stationnement vélo
- **Fiche n°2.2** : Stabiliser et renforcer la pratique du covoiturage
- **Fiche n°2.3** : Soutenir et développer le Transport d'utilité sociale

ACTIONS COMPLÉMENTAIRES

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

ACTIONS A LONG TERME

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



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

SOCLE

CONTEXTE

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

OBJECTIFS DE L'ACTION

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

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

PUBLIC CIBLE



Habitants



Touristes



Travailleurs



Points de vigilance

Obligations concernant les bâtiments privés :

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

DESCRIPTION DES ACTIONS A MENER

1. IDENTIFIER ET HIERARCHISER LES PÔLES GENERATEURS DE DEPLACEMENTS

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

2. RECUEILLIR L'OFFRE EXISTANTE

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

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

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

4. DIMENSIONNER L'OFFRE DE STATIONNEMENT

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

5. REDIGER UNE CHARTE D'AMENAGEMENT POUR

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

PLANNING

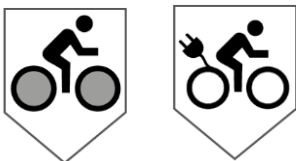
DÉLAI D'INSTALLATION : 1 MOIS

QUELLE TEMPORALITE CHOISIR ?

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

Actions additionnelles

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



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

SOCLE



RAPPEL RÉGLEMENTAIRE

4 LOIS RÉFÉRENTES

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

OBLIGATION EN STATIONNEMENT DANS LE DOMAINE PRIVÉ

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



INDICATEURS DE SUIVI (fréquence des données à récupérer)

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



PILOTES ET PARTENAIRES



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

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



COÛT ESTIMATIF (HT)

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

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

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



ACTION 2.2 - STABILISER ET RENFORCER LA PRATIQUE DU COVOITURAGE

SOCLE

CONTEXTE

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

OBJECTIFS DE L'ACTION

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

PUBLIC CIBLE



Habitants

Travailleurs



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

DESCRIPTION DES ACTIONS A MENER

1. AMENAGER DES AIRES DE COVOITURAGE SUR LES AXES ROUTIERS STRUCTURANTS

- Voir fiche action n°1.10

2. PROMOUVOIR UNE PLATEFORME DE COVOITURAGE

- Concerter avec les entreprises, les administrations pour le choix d'une plateforme
- Intégrer la plateforme retenue dans les différents outils du territoire (site internet, évènementiels, application, etc)
- Favoriser les échanges et les rencontres afin de créer une "communauté"

3. INCITER ET ENCOURAGER FINANCIEREMENT : QUELS OUTILS

- Mettre en place une aide financière pour les conducteurs désireux de réaliser du covoiturage (sur le modèle de la prime progressive de 100€)
- Définir un baromètre kilométrique pour verser des indemnités kilométriques aux conducteurs
- Combiner l'offre de transport en commun (TAD) et covoiturage = offre multimodale
- Impliquer la plateforme de covoiturage dans l'élaboration des plans de mobilité employeur / administration



Points de vigilance

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



PLANNING

DÉLAI D'INSTALLATION : 1 MOIS

QUELLE TEMPORALITE CHOISIR ?

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



Actions additionnelles

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



BENCHMARK



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



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



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



PILOTES ET PARTENAIRES



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

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



COÛT ESTIMATIF (HT)

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

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



INDICATEURS DE SUIVI (fréquence des données à récupérer)

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



ACTION 2.3 - SOUTENIR ET DÉVELOPPER LE TRANSPORT D'UTILITÉ SOCIALE

SOCLE

CONTEXTE

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

OBJECTIF DE L'ACTION

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

PUBLIC CIBLE



Habitants



Travailleurs



Scolaires

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

DESCRIPTION DES ACTIONS A MENER

1. IDENTIFIER LES ASSOCIATIONS

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

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

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

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

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

4. DIMENSIONNER ET GERER L'EXPLOITATION

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



Points de vigilance

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



PLANNING

DÉLAI DE MISE EN ŒUVRE : 2 ANS

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



BENEFICIAIRES

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

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

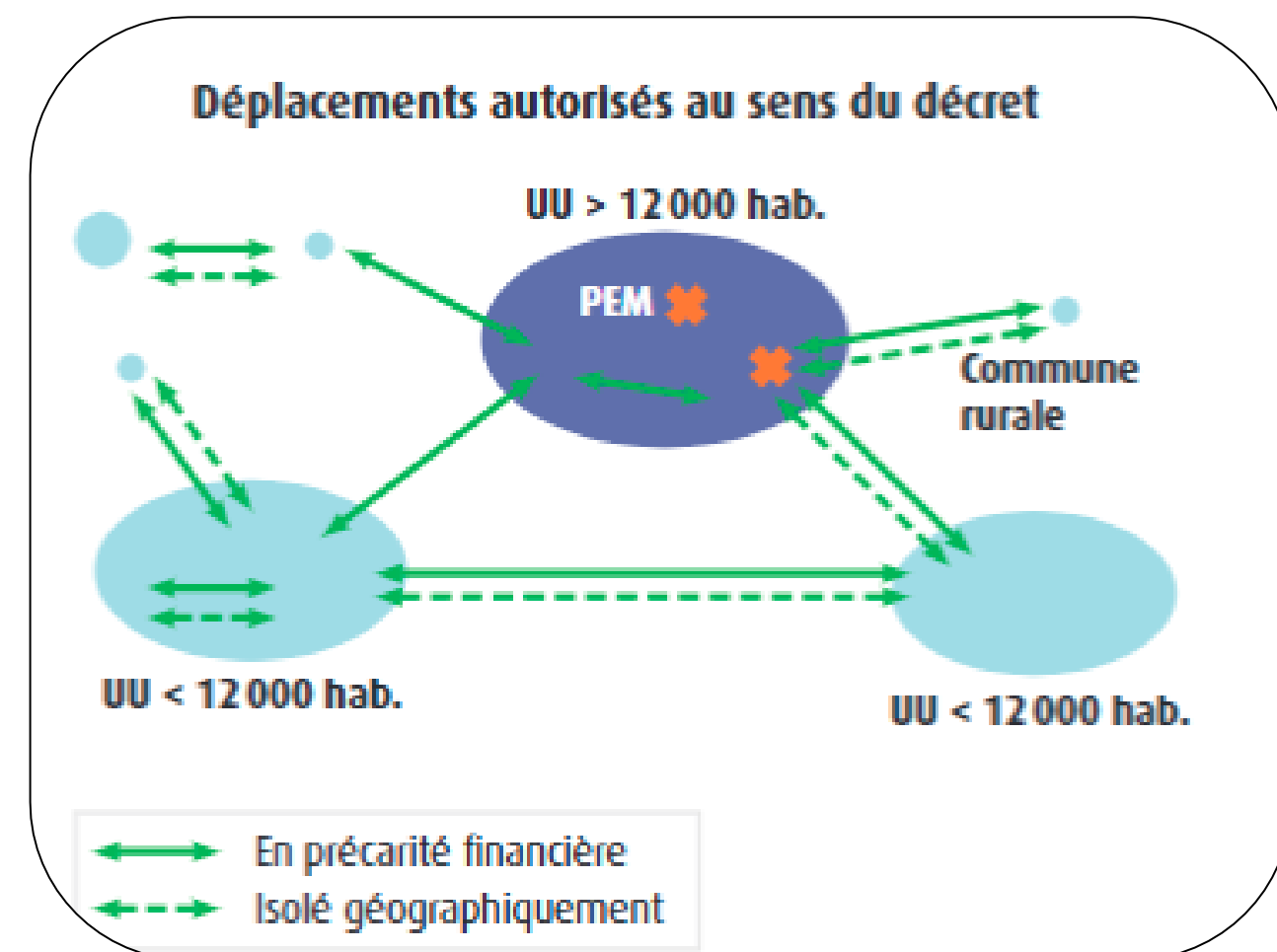
OU

(pour les personnes ne remplissant pas la première condition)

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

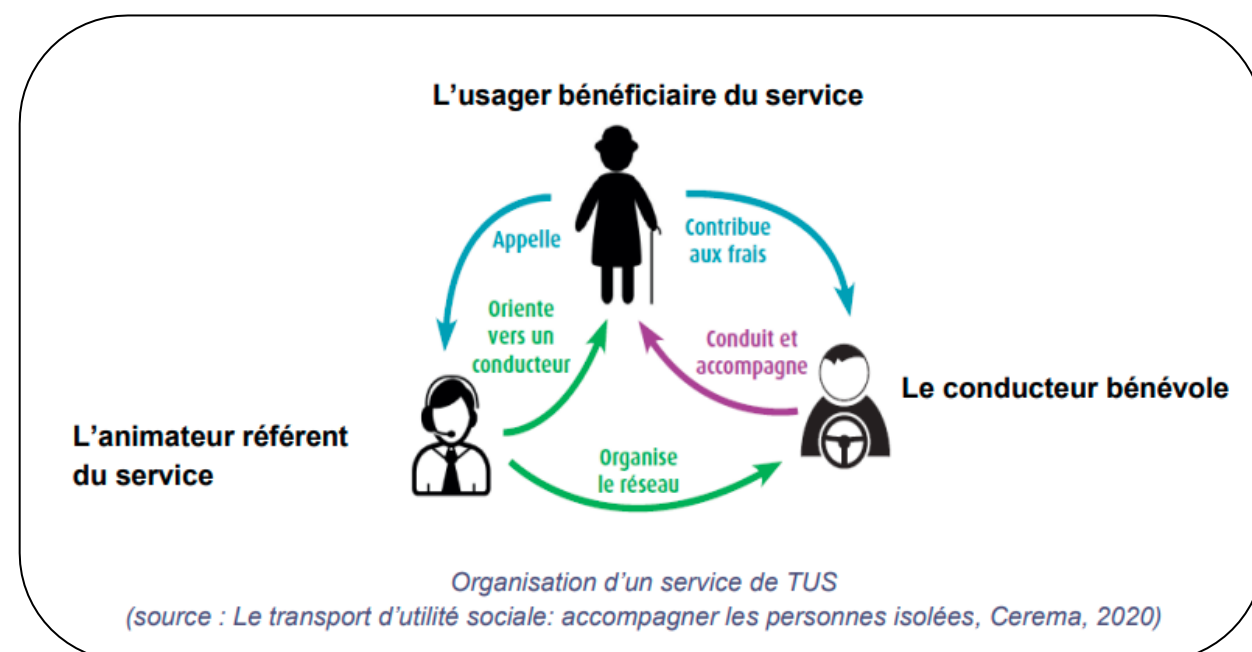
Dans ce cas, le trajet effectué en TUS doit être réalisé dans le périmètre de communes rurales ou de l'unité urbaine de moins de 12 000 habitants, ou avoir pour destination un pôle d'échange multimodal. Le décret fixe de plus une distance maximale de 100 km par trajet.

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



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

PRINCIPE DE FONCTIONNEMENT





RAPPEL RÉGLEMENTAIRE

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



INDICATEURS DE SUIVI (fréquence des données à récupérer)

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



PILOTES ET PARTENAIRES



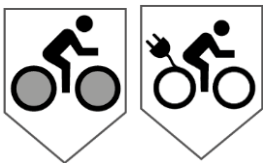
Acteurs	Gouvernance	Commentaires
CCPVM	Maitrise d’ouvrage	En tant que AOM, porteur de projets sur les mobilités
Région, Département	Partenaire financier	
Centre communal d’action sociale (CCAS)	Partenaire technique	

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



COÛT ESTIMATIF (HT)

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



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

COMPLEMENTAIRE

CONTEXTE

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

OBJECTIFS DE L'ACTION

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

PUBLIC CIBLE



Habitants



Touristes



Travailleurs



Scolaires

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

DESCRIPTION DES ACTIONS A MENER

1. PLANIFIER POUR DONNER UNE PLACE AUX CYCLES

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

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

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

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

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



Points de vigilance

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



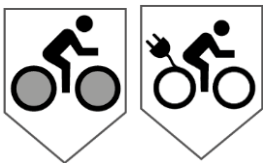
PLANNING

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



Actions additionnelles

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



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

COMPLEMENTAIRE

BENCHMARK



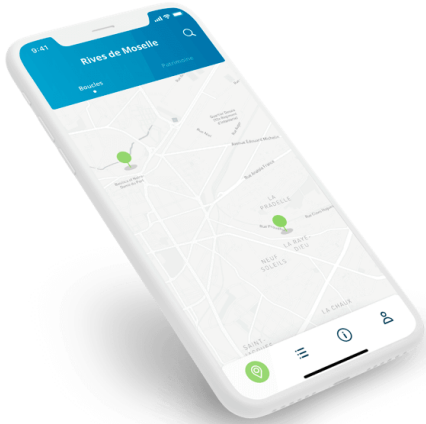
Atelier et vélo-école itinérants avec un camion
Le Pied à Coulisse – Le Mesnil sur Iton (27)



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

Accueil > Application Rivélo

Application



Découvrez notre nouvelle application !

La Communauté de Communes Rives de Moselle s'est dotée d'une nouvelle version de son application GPS initialement sortie en juillet 2017.

Télécharger l'application

APP STORE

GOOGLE PLAY

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



INDICATEUR DE SUIVI (fréquence des données à récupérer)

- Part modale d'utilisation du vélo (annuelle)



PILOTES ET PARTENAIRES

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

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



COÛT ESTIMATIF (HT)

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



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

COMPLEMENTAIRE

CONTEXTE

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

OBJECTIFS DE L’ACTION

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

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

PUBLIC CIBLE



Habitants



Touristes



Travailleurs



Points de vigilance

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



PLANNING

DÉLAI D’INSTALATION : 1 A 2 ANS

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



Actions additionnelles

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

DESCRIPTION DES ACTIONS A MENER

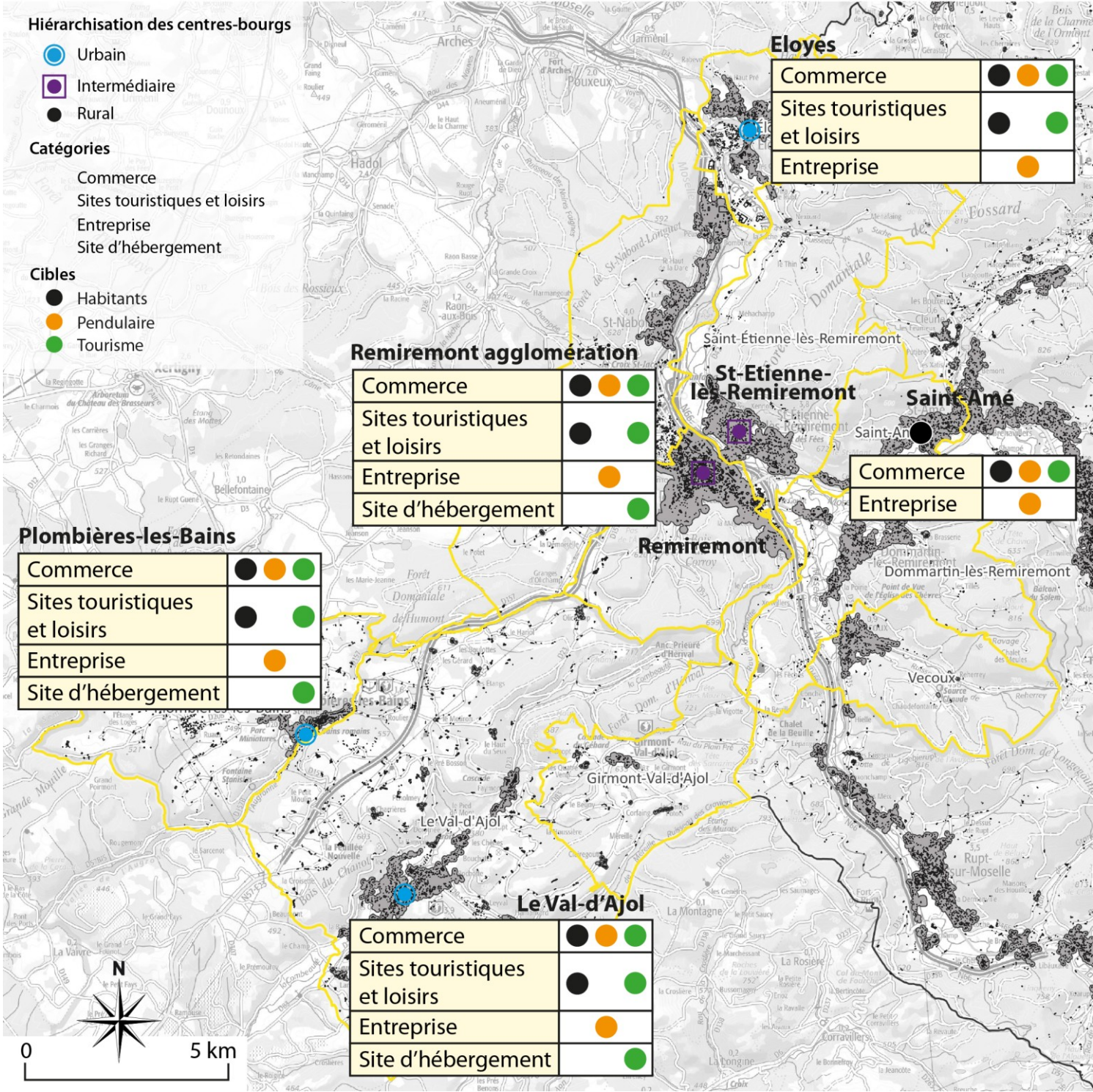
- 1. IDENTIFIER LES FOURNISSEURS**
 - Exemple : Bosch, Bike Energy
- 2. ECHANGER SUR L’ACCOMPAGNEMENT POUVANT ETRE APPORTER PAR CES DERNIERS**
 - Obtention de subvention pour la mise en place du service
 - Création d’un partenariat type Territoire vitrine ou pose, entretien du service
- 3. HIERARCHISER LE SERVICE**
 - Définir la puissance souhaitée ? Exemple : classique 2A (lente), classique 4A (normal) ou rapide (6A)
 - Types de bornes ?
 - Prise murale
 - Borne de recharge classique ou rapide
 - Station de recharge
- 4. LOCALISATION DES BORNES**
 - Identification et hiérarchisation des sites d’accueil (centre bourg, sites touristiques de loisirs, zone d’activité)
 - Déployer un jalonnement vers ces services depuis les itinéraires cyclables structurants
- 5. DEFINIR UNE TARIFICATION**
 - Gratuit avec 100% des coûts portés par la collectivité
 - Gratuit avec une participation des acteurs du territoire
 - Payant avec coût horaire
- 6. COMMUNICATION**



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

COMPLEMENTAIRE

LOCALISATION BORNE SELON LA CIBLE



INDICATEURS DE SUIVI (fréquence des données à récupérer)

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



PILOTES ET PARTENAIRES

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

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



COÛT ESTIMATIF (HT)

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



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

COMPLEMENTAIRE

CONTEXTE

- 8 déplacements sur 10 réalisés en voiture

OBJECTIFS DE L'ACTION

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

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

PUBLIC CIBLE



Habitants

Touristes



Travailleurs

Scolaires



POINT DE VIGILANCE

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



PLANNING

DÉLAI DE MISE EN ŒUVRE : 20 à 32 MOIS

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

DESCRIPTION DES ACTIONS A MENER

1. LISTER LES EVENEMENTS OCCASIONNELS

- Identifier les évènements par saisons

2. DIMENSIONNEMENT DE L'OFFRE

- Itinéraire ou boucle ?
- Fréquence ?
- Amplitude ?

3. CHOIX DE L'EXPLOITATION

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

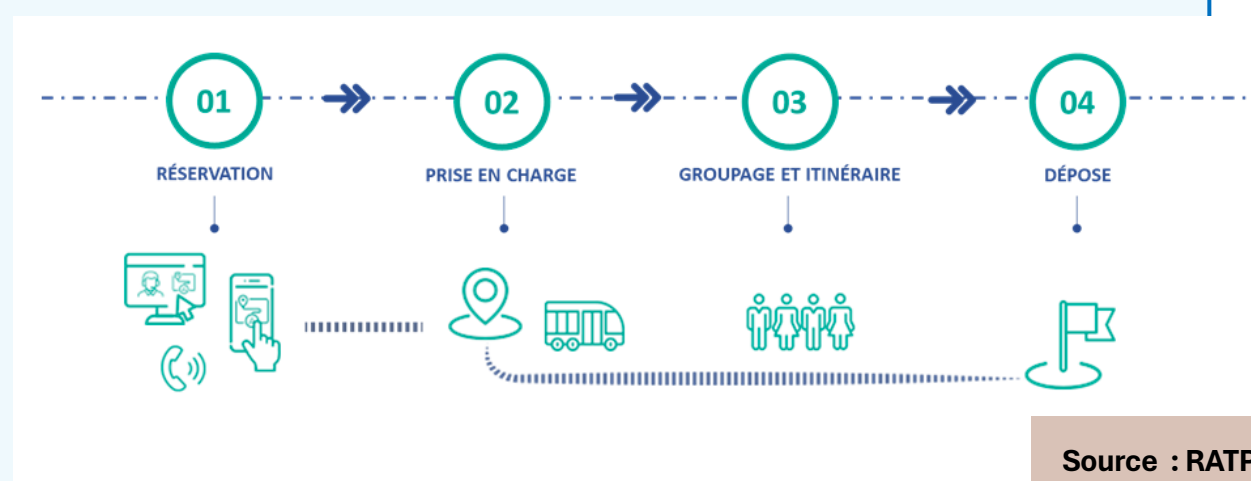
4. IDENTIFIER LES PARKINGS DE RABATTEMENT (POINT DE DEPART DU SERVICE)

5. CHOIX DE LA TARIFICATION

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

6. EXPÉRIMENTER

7. COMMUNIQUER





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

COMPLEMENTAIRE

MESURE STRUCTURELLE A MOBILISER

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

Des projets simples :

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

Des projets de mobilité complexes :

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



PILOTES ET PARTENAIRES

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

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



INDICATEURS DE SUIVI (fréquence des données à récupérer)

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

Statistique sur le service



COÛT ESTIMATIF (HT)

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



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

COMPLEMENTAIRE

CONTEXTE

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

OBJECTIFS DE L'ACTION

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

PUBLIC CIBLE



Habitants



Touristes



Travailleurs



Scolaires

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

DESCRIPTION DES ACTIONS A MENER

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



Point de vigilance

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

Plans de mobilité : que dit la loi ?

Qui est concerné ?	Que doit-on faire ?
Tous les établissements... Regroupant plus de 50 salariés sur un même site ET Dont les NAO n'ont pas abouti à un accord sur la mobilité des collaborateurs OU Comptant plus de 100 salariés, situé en dehors d'un PDU mais se trouvant dans un Plan de Protection de l'Atmosphère (PPA)	Affecter la tâche en interne à une équipe et choisir un responsable pour suivre le projet Réaliser un état des lieux de la mobilité au sein de l'entreprise Mettre en place un plan d'action, établir le budget & le calendrier Déclarer le plan de mobilité à l'AOM en charge du secteur de l'entreprise Suivre et évaluer le PDM sur plusieurs années
Pourquoi ? Améliorer la mobilité et la QVT des collaborateurs Optimiser l' efficacité et les coûts de déplacements des collaborateurs Limitier l' impact environnemental des déplacements des collaborateurs	Plus de 80 000 sites Regroupant plus de 50 salariés en France métropolitaine <small>Source : Insee, Fichier localisé des rémunérations et de l'emploi salarié (Flores)</small> Quelles actions ? Avec qui le faire ? Promouvoir les modes alternatifs à la voiture Suggérer une autre utilisation de la voiture Développer de nouveaux modes de travail Un chef de projet dédié en interne Les entreprises voisines pour mutualiser la démarche



PLANNING

DÉLAI DE MISE EN ŒUVRE : 1-2 ANS

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



RAPPEL RÉGLEMENTAIRE

GENERALEMENT

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

SPECIFIQUEMENT

Plan de Déplacement Employeur

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

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

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

Plan de déplacement Scolaire

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



PILOTES ET PARTENAIRES

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

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



INDICATEUR DE SUIVI (fréquence des données à récupérer)

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



ACTION 2.8 - METTRE EN PLACE UNE PLATEFORME DE COVOITURAGE

COMPLEMENTAIRE

CONTEXTE

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

OBJECTIFS DE L'ACTION

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

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

PUBLIC CIBLE



Habitants



Touristes



Travailleurs



Points de vigilance

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

DESCRIPTION DES ACTIONS A MENER

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



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



Campagne de communication pour salarié – Centre Hospitalier Romorantin-Lanthenay

Actions additionnelles

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



ACTION 2.8 - METTRE EN PLACE UNE PLATEFORME DE COVOITURAGE

COMPLEMENTAIRE

BENCHMARK

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



PILOTES ET PARTENAIRES



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

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



INDICATEURS DE SUIVI (fréquence des données à récupérer)

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



PLANNING

DÉLAI DE MISE EN ŒUVRE : 1 à 2 ANS

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



ACTION 2.9 - FACILITER LA MOBILITÉ DES PUBLICS FRAGILES

COMPLEMENTAIRE

CONTEXTE

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

OBJECTIF DE L'ACTION

- Améliorer l'autonomie des déplacements pour tous

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

PUBLIC CIBLE



Habitants



Travailleurs



Scolaires



Points de vigilance

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

DESCRIPTION DES ACTIONS A MENER

1. DRESSER UN ETAT DES LIEUX

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

2. DÉFINIR LES OBJECTIFS

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

3. MOBILISER ET PILOTER

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

4. IDENTIFIER LES SOLUTIONS

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

5. FINANCER

- Identifier et mobiliser les dispositifs de soutien
- Construire un modèle économique et définir son seuil d'efficacité

6. EXPERIMENTER ET EVALUER

PLANNING

DÉLAI DE MISE EN ŒUVRE :

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



ACTION 2.9 - FACILITER LA MOBILITÉ DES PUBLICS FRAGILES

COMPLEMENTAIRE



RAPPEL RÉGLEMENTAIRE

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

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



INDICATEURS DE SUIVI (fréquence des données à récupérer)

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



PILOTES ET PARTENAIRES



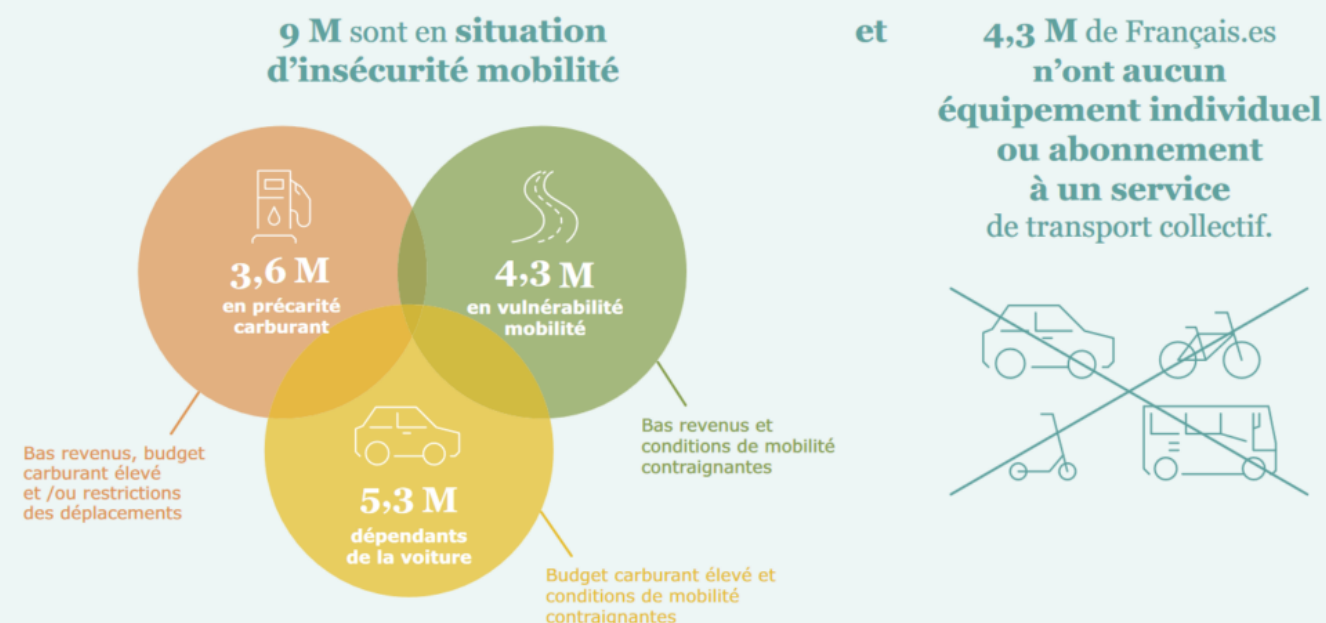
Acteurs	Gouvernance	Commentaires
Région / Département	Maitrise d'ouvrage	Selon la loi, porteur de projets sur les mobilités solidaires
CCPVM	Partenaire technique et financier	
France travail	Partenaire technique	
Organismes sociaux	Partenaire technique	

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

CHIFFRE CLE DE LA PRECARITE MOBILITE

PRÉCARITÉ

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



RENONCEMENTS

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



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



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



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

FACE À LA HAUSSE DU PRIX DES CARBURANTS

+ 50 %
de hausse



+ 100 %
de hausse

• 43 % des personnes sans activité professionnelle diminueraient beaucoup ou abandonneraient leur voiture.

• 35 % des foyers gagnant moins de 1 500 € net par mois diminueraient beaucoup l'usage de la voiture.

Les personnes qui cumulent bas revenus et dépendance à la voiture seront les 1^{ères} touchées.



+ 14 points vs 2020

La dépendance à la voiture se renforce.

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



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

LONG
TERME

CONTEXTE

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

OBJECTIFS DE L'ACTION

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

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

PUBLIC CIBLE



Habitants



Touristes



Travailleurs



Points de vigilance

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

DESCRIPTION DES ACTIONS A MENER

1. IDENTIFIER LES PARTENAIRES POTENTIELS

2. PRÉCISER LES OBJECTIFS DU SERVICE

- 3 Objectifs structurant le service (issus des temps de concertation) :
 - Développer la pratique du vélo
 - Réduire les émissions de polluants par du report modal vers le vélo
 - Permettre à tous les habitants de disposer d'une solution de mobilité (scolaire, insertion à l'emploi, non mobile)

3. DÉFINIR LE MODE DE GESTION

- En régie
- En délégation de service public

4. DIMENSIONNER LE SERVICE

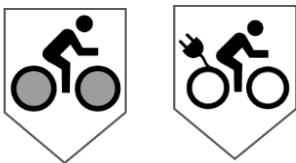
- Identifier les points de location, par exemple en mairie, station de ski, office du tourisme,
- Planifier le parc vélo avec :
 - Au départ : ratio de 20 - 30 vélos pour 10 000 habitants (vélo musculaire et VAE)
 - Puis selon la demande (6 à 12 mois) : augmentation du parc de 30 vélos soit un parc total de 50 -60 vélos
- Evaluer et varier la typologie du parc de vélo : vélo musculaire, VAE et vélo cargo
- Caractéristiques des vélos : équipés (panier, garde-boue, lumière) et qualitatifs (puissance et autonomie de la batterie, qualité des freins, poids contenu, etc)

5. DÉFINIR LE PRIX DE L'ABONNEMENT ET LA DUREE DE LOCATION

PLANNING

DÉLAI D'INSTALATION : 3 ANS

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



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

LONG
TERME

MOYENS HUMAINS NECESSAIRES

CREATION D'UN SERVICE DE VELO EN LOCATION LONGUE DUREE (VLD)

Amont projet	Exploitation
Pilotage et gestion du projet	Gestion des abonnements et de la liste d'attente, maintenance légère , montage d'animation et de communication
↓	↓
¼ ETP sur au moins 1 an	¼ ETP

ELEMENTS A INTEGRER AU SERVICE

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



PILOTES ET PARTENAIRES

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

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



COÛT ESTIMATIF (HT)

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

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

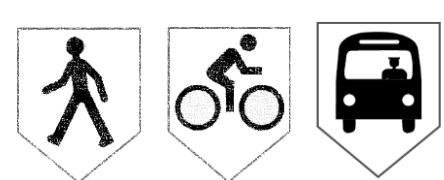


INDICATEURS DE SUIVI (fréquence des données à récupérer)

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

ACTIONS A LONG TERME

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



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

LONG
TERME

CONTEXTE

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

OBJECTIFS DE L'ACTION

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

PUBLIC CIBLE



Habitants

Touristes



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

DESCRIPTION DES ACTIONS A MENER

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



Point de vigilance

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

ETUDE SUR L'ACCESSIBILITE DES SITES TOURISTIQUES ET DE LOISIRS

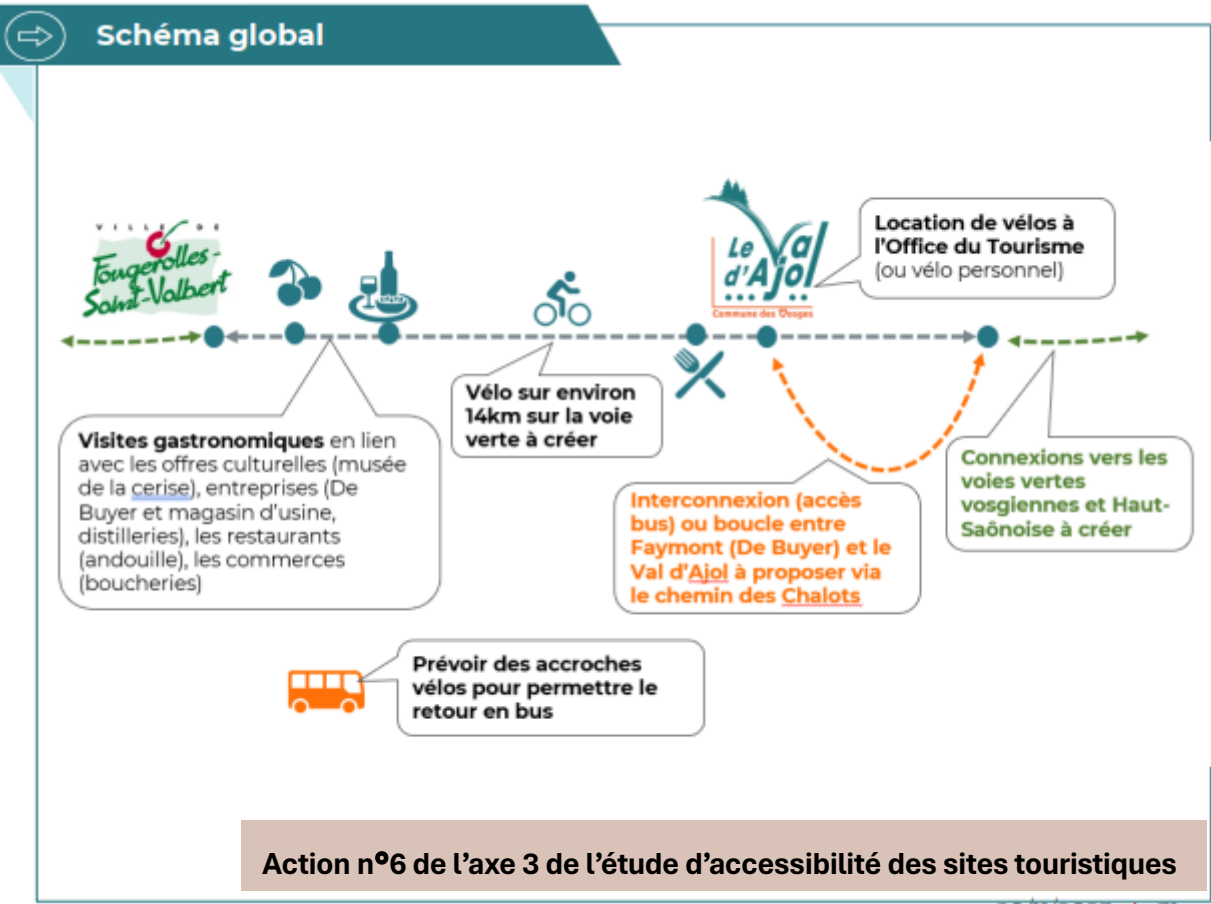
- Appliquer les fiches actions n°4-5-6
- Se baser sur le retour d'expériences des sites pilotes (travail partenarial avec le PETR Remiremont et ses Vallées)



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

LONG
TERME

EXEMPLE D'ACTION PROPOSEE DANS LE CADRE DE L'ETUDE DU PETR



20/11/2023 | 31



PILOTES ET PARTENAIRES

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

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



PLANNING

DÉLAI D'INSTALATION : 2 ANS

- ☐ 6 mois de benchmark
- ☐ 6 mois pour créer une mobilisation élus/partenaires
- ☐ 6 mois pour la définition des besoins + mise en service



INDICATEURS DE SUIVI (fréquence des données à récupérer)

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



COÛT ESTIMATIF (HT)

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

ACTIONS SOCLES

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

ACTIONS A LONG TERME

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



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

SOCLE

CONTEXTE

Commentaires des habitants lors des phases de consultation :

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

OBJECTIFS DE L'ACTION

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

DESCRIPTION DES ACTIONS A MENER

1. REALISER UN DIAGNOSTIC

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

2. DÉFINIR DES OBJECTIFS

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

3. CHOISIR LES CANAUX DE COMMUNICATION

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

4. MISE EN ŒUVRE DU PLAN DE COMMUNICATION

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

PUBLIC CIBLE



Habitants



Touristes



Points de vigilance

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



PLANNING

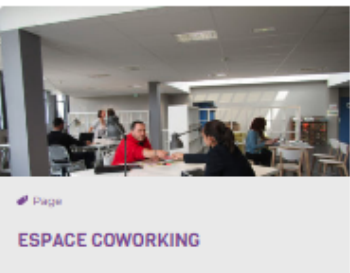
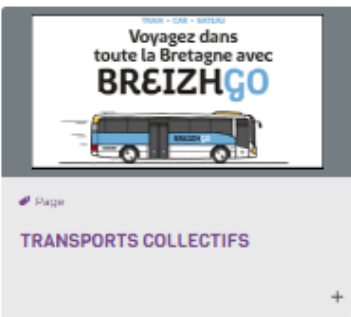
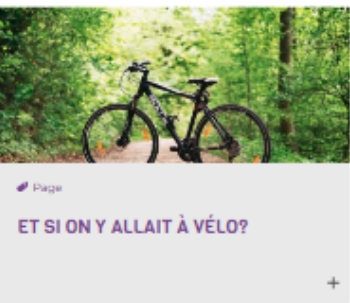
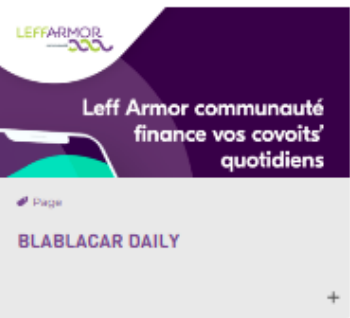
- **2-3 mois en amont pour préparer la communication** sur la nouvelle offre mobilité ou l'émergence d'un service



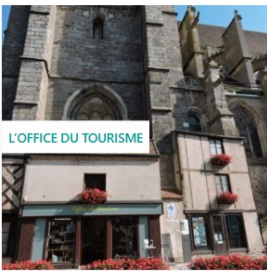
ACTION 4.1 - DÉVELOPPER UN PLAN DE COMMUNICATION AUTOUR DES SERVICES DE MOBILITÉ

SOCLE

BENCHMARK



VENIR ET STATIONNER À SÉZANNE



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

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

INDICATEURS DE SUIVI (fréquence des données à récupérer)

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



PILOTES ET PARTENAIRES



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

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



COÛT ESTIMATIF

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

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



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

LONG
TERME

CONTEXTE

Commentaires des habitants lors des phases de consultation :

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

OBJECTIFS DE L'ACTION

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

PUBLIC CIBLE



Habitants

Touristes



DESCRIPTION DES ACTIONS A MENER

1. RECOLTER LES INFORMATIONS

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

2. DÉFINIR L'OBJECTIF DU GUIDE

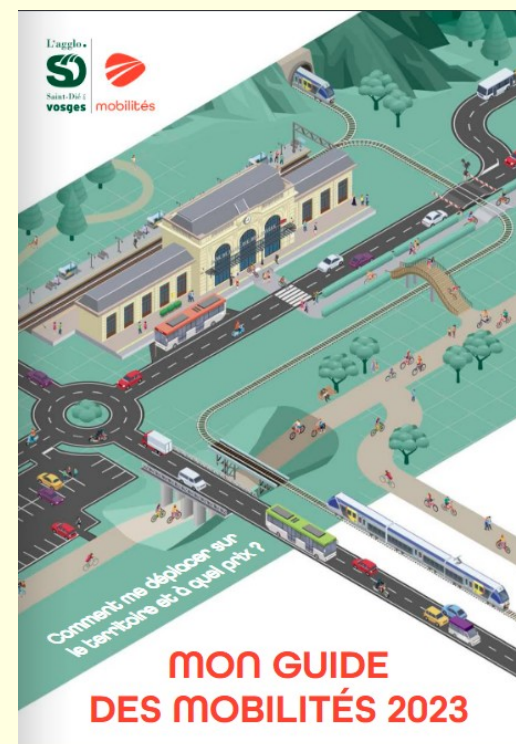
- N°1 : Accroître la visibilité des services de mobilité (fonctionnement, information)
- N°2 : Sensibiliser et encourager la pratique de modes de déplacement alternatifs à la voiture individuelle

3. STRUCTURER L'INFORMATION

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

4. MOYEN DE DIFFUSION

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



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



Points de vigilance

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



PLANNING

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



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

LONG
TERME

BENCHMARK

Sommaire

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

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

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

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

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

1.3 - Transport à la demande..... p.5

2- La voiture partagée..... p.7

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

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

3- Les déplacements actifs..... p.11

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

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

3.1.2 - Faire du vélo..... p.11

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

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

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

3.2 - Pédibus et vélobus..... p.13

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

II - Adopter l'éco-conduite..... p.14

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

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

2- Plan de mobilité..... p.15

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

4- Le télétravail..... p.16

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

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

1- Témoignage..... p.18

2- Résultats..... p.19

Nos partenaires dans le département du Rhône



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

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

INDICATEURS DE SUIVI (fréquence des données à récupérer)

- Evolution de la part modale tous modes (annuelle)
- Nombre de visite sur site / téléchargement (annuelle)
- Enquête satisfaction auprès des usagers / habitants (annuelle)

SE DÉPLACER

SOMMAIRE

--- En transport en commun - page 4

--- À la demande ----- page 7

--- En voiture ----- page 8

--- À pied, à vélo... --- page 10

--- Solidaire ----- page 11

Comparons sur une année un trajet quotidien selon le mode de transport

	Vélo	Voiture seul	Covoiturage par alternance de villes	Car	Train
J'habite à 5 km de mon travail					
Exemple : Plouguernevel -> Rostrenen	Vélo classique 150 €/an 0 kgCO ₂ e	775 €/an 413 kgCO ₂ e	525 €/an 207 kgCO ₂ e	500 €/an 272 kgCO ₂ e	-
J'habite à 20 km de mon travail					
Exemple : Gourin -> Carhaix	VAE* 1200 €/an 86 kgCO ₂ e	3100 €/an 1650 kgCO ₂ e	2110 €/an 825 kgCO ₂ e	500 €/an 894 kgCO ₂ e	-
J'habite à 50 km de mon travail					
Exemple : Carhaix -> Guingamp	-	7750 €/an 4128 kgCO ₂ e	5275 €/an 2064 kgCO ₂ e	500 €/an 2684 kgCO ₂ e	1200 €/an 98 kgCO ₂ e

Moyennes établies sur la base d'un déplacement aller-retour par jour, effectué pendant 215 jours de l'année.
*VAE : vélo à assistance électrique

Si possible, pensez à combiner différents modes de transport pour un même trajet.
Par exemple, prenez le transport à la demande pour rejoindre une ligne de car.

L'outil pratique

Pour simplifier vos déplacements : calculez vos itinéraires sur mobi-breizh.bzh !
La Région Bretagne a mis à disposition un calculateur d'itinéraires en porte à porte. Il prend en compte les transports publics régionaux (cars, TER) mais également la marche, le vélo et le covoiturage.

Rendez-vous sur :

[MOBI-BREIZH.bzh](https://mobi-breizh.bzh)

Ou téléchargez l'appli MobiBreizh :

DISPONIBLE SUR
Google Play

Télécharger dans
l'App Store

3

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



PILOTES ET PARTENAIRES



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

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



COÛT ESTIMATIF

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

III.6 : SYNTHÈSE

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



PARTIE IV – ANNEXE 1 : DEFINITION DES INDICATEURS

IV.1 - Listes des indicateurs généraux



MULTIMODALE

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



SECURITE ROUTIERE

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

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



TRANSPORT EN COMMUN

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



COVOITURAGE

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

IV.3 - Listes des indicateurs : modes actifs



CYCLES

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



PIETONS

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



PARTIE V – ANNEXE 2 : AVIS DES PERSONNES PUBLIQUES ASSOCIEES ET DE LA POPULATION

V.1 - Préambule + détails des avis sollicités et reçus des PPA + population



PRÉAMBULE

Le Conseil communautaire de la Communauté de Communes de la Porte des Vosges Méridionales a délibéré, en date du 24 juin 2025 (délibération N°72_2025), pour arrêter son projet de Plan de Mobilité Simplifié (PMS).

Conformément à l'article L 1214-36-1 du Code des Transports, le projet de PMS a ensuite été soumis pour avis aux Personnes Publiques Associées.

Cette phase de consultation a eu lieu du 10 juillet au 10 octobre 2025 et a permis aux acteurs publics partenaires de s'exprimer sur le projet de PMS.

DÉTAIL DES AVIS SOLLICITÉS ET REÇUS

PERSONNE PUBLIQUE ASSOCIÉE	AVIS
Commune Dommartin-lès-Remiremont	Avis réputé favorable
Commune d'Eloyes	Avis favorable
Commune de Girmont-Val-d'Ajol	Avis réputé favorable
Commune de Le Val-d'Ajol	Informe que ce projet n'appelle aucune remarque de sa part.
Commune de Plombières-les-Bains	Avis réputé favorable
Commune de Remiremont	Avis favorable
Commune de Saint-Amé	Avis réputé favorable
Commune de Saint-Etienne-lès-Remiremont	Avis favorable
Commune de Saint-Nabord	Avis réputé favorable
Commune de Vecoux	Avis réputé favorable
Communauté de Communes des Ballons des Hautes Vosges	Avis réputé favorable
Communauté de Communes des Hautes Vosges	Avis réputé favorable
Communauté de Communes de la Porte des Vosges Méridionales	Avis favorable
Communauté d'Agglomération d'Epinal	Avis réputé favorable
Communauté de Communes Bruyères – Vallons des Vosges	Avis réputé favorable
Communauté de Communes de la Haute Comté	Avis réputé favorable
Région Grand Est	Avis favorable
Comité de Massif des Vosges	Avis favorable
PETR du Pays de Remiremont et de ses Vallées	Avis favorable
Département des Vosges	Avis favorable

Au total, 20 PPA ont été consultées, 8 ont émis un avis favorable, 1 ne se prononce pas et 11 ont un avis réputé favorable par absence de réponse.

1 – REGION GRAND EST

2 - CONSEIL DEPARTEMENTAL DES VOSGES

3 - COMITE DE MASSIF DES VOSGES

4 – PETR DU PAYS DE REMIREMONT ET DE SES VALLEES

5 – AVIS GENERAL DES COMMUNES

AVIS GÉNÉRAL

Courrier du 27 octobre 2025

La Région tient à saluer votre initiative, l'élaboration d'un PDMS n'étant liée à aucune obligation. Le développement des compétences au sein des autorités organisatrices de la mobilité est de nature à assurer la pérennisation des dynamiques de projet. Le PDMS que vous avez réalisé a permis de mener une réflexion sur les mobilités en intégrant la dimension infrastructurelle et celle des besoins des habitants. En l'espèce, et à l'issue d'un travail de diagnostic, vous avez retenu 3 grandes orientations qui forment une feuille de route du territoire :

- rationaliser la pratique de l'autosolisme et favoriser un report modal alternatif,
- développer un territoire d'offres et de services,
- développer une mobilité touristique plus vertueuse.

L'avis général du Conseil Régional sur le projet de plan soumis est positif avec néanmoins quelques points de vigilance.

AVIS CIBLÉ

ORIENTATION	ID	ACTIONS	REMARQUES
ORIENTATION N°1 RATIONALISER LA PRATIQUE DE L'AUTOSOLISME ET FAVORISER UN REPORT MODAL ALTERNATIF	1.6	Améliorer l'attractivité des lignes de cars Fluo	Cette action est en lien très étroit avec le réaménagement de la gare routière de Remiremont afin d'offrir un meilleur niveau de service aux usagers des transports en commun en améliorant la connexion entre les réseaux, en favorisant l'intermodalité pour promouvoir l'attractivité du réseau FLUO.

Niveau de priorité

1 - Socle

2 - Secondaire

3 - Long terme

Les autres actions relevant de la compétence de la CC de la Porte Méridionales des Vosges reçoivent un avis positif de la Région Grand Est.

AVIS GÉNÉRAL

Mail du 07 octobre 2025

Les observations formulées par mes services au printemps ont bien été prises en compte mais il me paraît essentiel de valoriser les actions à portée intercommunale, en particulier celles qui concernent plusieurs territoires.

À ce titre, le projet de liaisons modes actifs entre les centres-bourgs et la Voie Verte (action 1.7 du Plan de Mobilité de la CCBHV), concerne directement votre périmètre. Or, ce projet ne figure pas dans votre plan d'action final, alors même qu'il représente une opportunité stratégique de coordination territoriale.

Concernant le diagnostic, les données de comptage vélo sur la Voie Verte des Hautes Vosges font état d'une hausse de 120% de la fréquentation entre 2018 et 2022. Ce chiffre mérite toutefois d'être nuancé : les données de 2023 et 2024 montrent que cette évolution n'est pas structurelle, mais en partie liée à un écart ponctuel dans les mesures. La sécurité routière, bien que mentionnée, ne fait l'objet d'aucune mesure spécifique. Il serait souhaitable d'intégrer davantage d'actions de sécurisation, notamment pour les déplacements cyclables, qui constituent aujourd'hui un enjeu majeur.

Pour conclure, je vous invite à préciser les actions prioritaires que vous envisagez de mettre en œuvre dans le cadre de la mise en opérationnalité du Plan de Mobilité Simplifié. Certaines d'entre elles pourraient être menées en partenariat avec les trois autres Communautés de Communes, dans une logique de mutualisation des moyens et de convergence des objectifs.

ORIENTATION	ID	ACTIONS	REMARQUES
ORIENTATION N°1 RATIONALISER LA PRATIQUE DE L'AUTOSOLISME ET FAVORISER UN REPORT MODAL ALTERNATIF	1.1	Aménager et jalonner des itinéraires piétons et cycles desservant les grands pôles de déplacement à l'échelle de Remiremont agglomération (programme petite ville de demain)	Je souhaite attirer votre attention sur le fait que les projets de création d'itinéraires cyclables peuvent être éligibles à un soutien financier du Département, notamment dans le cadre du dispositif Bourg Centre. Trois communes de votre territoire, Le Val d'Ajol, Plombières-les-Bains et Remiremont, sont particulièrement concernées. L'action socle 1.1, qui prévoit l'aménagement et le jalonnement d'itinéraires piétons et cyclables desservant les principaux pôles de déplacement à l'échelle de Remiremont agglomération, s'inscrit pleinement dans cette dynamique. La mise en place d'interconnexions entre la gare, les Voies Vertes et les pôles d'activité du centre-ville serait tout à fait cohérente avec les objectifs de revitalisation du bourg centre et des équipements existants.
	1.4	Aménager une liaison cyclable entre le Val d'Ajol et Plombières-les-Bains et les deux communes de la Haute-Saône (Fougerolles-Saint-Valbert et Aillevillers-et-Lyaumont)	S'agissant de l'aménagement d'une liaison cyclable entre le Val d'Ajol, Plombières-les-Bains et deux communes de Haute-Saône (action 1.4), je vous confirme que mes services pourront collaborer à la mise à disposition du domaine routier départemental et à la sécurisation des portions concernées.
	1.8	Réaliser un schéma directeur cyclable	Concernant les mobilités actives, il semble dommage que le schéma directeur cyclable soit classé en mesure à long terme, alors que certaines actions qui en découlent sont programmées à court ou moyen terme.
	1.9	Aménager les centres-bourgs pour la marche et le vélo	Pour l'action 1.9 relative à l'aménagement des centres-bourgs pour la marche et le vélo, les orientations proposées restent générales. Sur le plan opérationnel, l'apaisement de la circulation devra être adapté à chaque situation locale. Dans de nombreux cas, seuls des dispositifs physiques de ralentissement sont réellement efficaces. Or, sur les routes départementales, leur installation dépend fortement de la typologie de la voie. De plus, les routes à vocation économique, ne permettent pas de tels aménagements. Il convient alors d'envisager des solutions alternatives, telles que des traversées sécurisées ou des trottoirs partagés, lorsque l'emprise le permet. Une étude spécifique serait à ce titre recommandée.
ORIENTATION N°2 DÉVELOPPER UN TERRITOIRE DE SERVICES DE MOBILITE	2.3	Soutenir et développer le transport solidaire associatif	En matière de mobilité solidaire (actions 2.3 et 2.9), je relève que le plan propose une approche intégrée, reposant sur un cadre juridique structuré, une identification claire des publics concernés et un budget construit autour de sources de financement diversifiées. Je recommande de prévoir une phase pilote pour les actions envisagées, accompagnée d'une communication renforcée. Pour le suivi, il serait pertinent de fixer des objectifs chiffrés et de veiller à la pérennité du modèle économique.
	2.9	Faciliter la mobilité des publics fragiles	En matière de mobilité solidaire (actions 2.3 et 2.9), je relève que le plan propose une approche intégrée, reposant sur un cadre juridique structuré, une identification claire des publics concernés et un budget construit autour de sources de financement diversifiées. Je recommande de prévoir une phase pilote pour les actions envisagées, accompagnée d'une communication renforcée. Pour le suivi, il serait pertinent de fixer des objectifs chiffrés et de veiller à la pérennité du modèle économique.
	2.10	Proposer un service de location de vélo en moyenne et longue durée	En matière de mobilité touristique, je vous invite à envisager des services de location de type «OneWay», permettant aux usagers de restituer leur vélo dans un autre point que celui du départ.
ORIENTATION N°3 DEVELOPPER UNE MOBILITE TOURISTIQUE PLUS VERTUEUSE	3.1	Définir une politique de mobilité sur l'accessibilité des sites touristiques	En matière de mobilité touristique, je vous invite à envisager des services de location de type «OneWay», permettant aux usagers de restituer leur vélo dans un autre point que celui du départ.
COMMUNICATION	4.1	Développer un plan de communication autour des servcies de mobilité	Enfin, je souligne l'importance d'une meilleure communication auprès des usagers sur les services de mobilité existants. Les actions 4.1 (développement d'un plan de communication) et 4.2 (réalisation d'un guide des mobilités à l'échelle du PETR) me paraissent tout à fait pertinentes.
	4.2	Réaliser un "Guide des mobilités" à l'échelle du PETR	

AVIS GÉNÉRAL

Délibération Septembre 2025 - Consultation écrite du 16 au 29 septembre 2025

La commission considère que les actions en faveur d’une mobilité plus respectueuse et plus inclusive, doivent être pensées conjointement pour les habitants, pour les visiteurs dans un souci d’efficacité et d’optimisation et sans oublier les besoins spécifiques des travailleurs saisonniers.

Si la plupart des actions socles proposées concernent visiblement habitants et touristes, elle observe que la mobilité touristique fait l’objet d’une orientation dédiée, la déconnectant ainsi des deux autres orientations. Celle-ci ne comporte de surcroît que très peu d’actions dans les 4 plans. Une meilleure articulation des publics cibles et des différentes finalités auraient pu être trouvée, au regard de l’activité touristique importante que connaissent ces 4 territoires; en particulier sur les secteurs de La Bresse et de Gérardmer qui connaissent des fréquentations estivales et hivernales importantes.

De manière générale, les spécificités montagne de ces territoires sont peu mises en évidence, rendant les stratégies et les plans d’actions assez généralistes, où certains besoins inhérents auraient pu être traités de manière plus spécifique (besoins des travailleurs saisonniers, besoins d’intermodalité, prise en compte de la saisonnalité, besoins de connexion entre vallée et sommet, etc.).

Elle demande par conséquent et en résumé, que soient prises en compte les quelques remarques suivantes :

- **Veiller à ce que les actions mises en place traduisent aussi les spécificités montagne des territoires et répondent aux besoins inhérents à celles-ci ;**
- **Appréhender les actions de manière systémique afin qu’elles répondent aux besoins des différents usagers ;**
- **Veiller à l’articulation avec les études et projets en cours ou réalisés des différents territoires pour une meilleure cohérence des actions mises en place.**

AVIS CIBLÉ

ORIENTATION	ID	ACTIONS	REMARQUES
ORIENTATION N°3 DEVELOPPER UNE MOBILITE TOURISTIQUE PLUS VERTUEUSE	3.1	Définir une politique de mobilité sur l'accessibilité des sites touristiques	Il est remarqué que la desserte TGV en gare de Remiremont est peu valorisée et peu exploitée dans une optique d’intermodalité avec l’offre routière Fluo Grand Est pour irriguer tout le territoire des Vosges du Sud. Il s’agit pourtant d’un élément essentiel pour l’accessibilité du massif sans voiture. Par exemple, il serait utile de développer une carte intermodale des différents transports (train, bus, navettes, télésièges) à but d’information des usagers. D’autre part, des offres combinées SNCF-TER-depuis Luxembourg et Paris puis lignes express vers les stations et hébergements pourraient être développées pour répondre aux fortes fréquentations hivernales.

Niveau de priorité

1 - Socle

2 - Secondaire

3 - Long terme

AVIS GÉNÉRAL

Courrier du 4 novembre 2025

Le Conseil de Développement après étude de ces PMS, vous fait part de quelques remarques jugées pertinentes valables pour les trois COM-COM du territoire du PETR

A savoir :

- Le Conseil de Développement est satisfait de la reprise de certaines orientations formulées dans la note d’opportunité sur les aires de mobilités
- Le Conseil de Développement regrette le manque de concertation et d’intégration des réflexions en cours :
 - notamment liaison des deux voies vertes des Hautes-Vosges via le col du Ménil, sachant qu’une étude déjà existante n’a pas été reprise, soit un itinéraire de délestage pour les cyclistes par des petites routes annexes.
 - le raccordement REMIREMONT – PLOMBIERES les BAINS où un itinéraire de liaison avec étude existe.
- De plus il est regrettable que l’étude budgétaire ne soit pas plus complète
- Le Conseil de Développement regrette que la mobilité PMR ne soit pas prise en compte.

Nous sommes au regret que la commission mobilité n’ai jamais été contactée ou peu.

AVIS CIBLÉ

ORIENTATION	ID	ACTIONS	REMARQUES
ORIENTATION N°2 DÉVELOPPER UN TERRITOIRE DE SERVICES DE MOBILITE	2.3	Soutenir et développer le transport solidaire associatif	<p>Trajet d’utilité sociale, voir remarques de M. Laurent ANTOINE (Directeur de l’ECSP de Cornimont, et membre du CDL), sur les problèmes « MOBILIBRE » qui sont :</p> <p>« En ce qui concerne l’ECSP, il est clair que Mobilibre :</p> <ul style="list-style-type: none">- répond précisément aux problématiques de mobilité fléchées dans le diagnostic de territoire- s'adresse à tout public de + 16 ans- répond au mieux aux demandes en termes d'horaire et de tarifs- participe à la réflexion sur le système de mobilité dans le cadre du PMS (Plan de Mobilité Simplifié)- les retours des personnes utilisatrices de Mobilibre sont très positifs. <p>Les difficultés financières de Mobilibre, qui ont entraîné l’arrêt des transports concernant le volet emploi sur la CCHV, mettent en péril l’existence même de l’association et des services qu’elle développe, alors qu’elle répond à des besoins et qu’elle est identifiée (et même reconnue) sur le territoire.</p> <p>En espérant que les concertations actuelles et à venir pourront permettre de trouver une solution aux problèmes rencontrés par Mobilibre. »</p>

Niveau de priorité

1 - Socle

2 - Secondaire

3 - Long terme

V.2.5 - Avis générale DES COMMUNES



AVIS GÉNÉRAL – COMMUNE DU VAL D’AJOL

Courrier du maire adressé le 19 septembre 2025

Monsieur le Maire informe, que par la présente lettre et pour donner suite à la sollicitation de la CCPVM pour exprimer un avis quant au projet transmis, que ce projet n’appelle aucune remarque de sa part.

AVIS GÉNÉRAL – COMMUNE DE SAINT-ETIENNE-LES-REMIREMONT

Courrier du maire adressé le 22 août 2025

Monsieur le Maire informe que conformément au vote unanime de ses représentants en conseil communautaire, la commune émet un avis favorable au projet.

AVIS GÉNÉRAL – COMMUNE DE REMIREMONT

Courrier du maire adressé le 17 juillet 2025

Monsieur le Maire informe la bonne prise de connaissance des termes de la sollicitation par courrier à la CCPVM concernant le projet de Plan de Mobilité Simplifié et :

- EMET un avis favorable sur ce projet.

AVIS GÉNÉRAL – COMMUNE D’ELOYES

Courrier du maire adressé le 3 septembre 2025

La commune d'Eloyes soutient la volonté de déployer le plan d'action du PMS sur deux mandatures, afin de lisser les engagements financiers sur 12 années. La réussite du PMS ne se fera pas sans une préparation et un accompagnement au changement des citoyens, tout au long de leur vie. En effet, il s'agit d'intégrer une nouvelle culture dans nos modes de déplacement qui donnent aujourd'hui la primeur aux voitures. L'apprentissage doit se réaliser à l'école pour les plus jeunes, mais il conviendra de ne pas oublier de sensibiliser, tout au long de leur vie, les actifs et les retraités à ces nouvelles formes de mobilité.

AVIS CIBLÉ - COMMUNE D’ELOYES

ORIENTATION	ID	ACTIONS	REMARQUES
ORIENTATION N°1 RATIONALISER LA PRATIQUE DE L'AUTOSOLISME ET FAVORISER UN REPORT MODAL ALTERNATIF	1.1	Aménager et jalonner des itinéraires piétons et cycles desservant les grands pôles de déplacement à l'échelle de Remiremont agglomération (programme petite ville de demain)	Le diagnostic démontre la place prépondérante de l'autosolisme dans nos déplacements actuels, avec une dimension conséquente en termes de sécurité routière. Le développement de modes de transports alternatifs, tels que le covoiturage, les transports en commun, le ferroviaire et le vélo, proposés dans le PMS constitue une réponse adaptée aux enjeux mentionnés plus haut.
	1.9	Aménager les centres-bourgs pour la marche et le vélo	L'aménagement de la traversée d'Eloyes, conduite en partenariat avec votre EPCI, intègre pleinement les objectifs du PMS en matière de mobilité douce et de réduction de la vitesse des automobiles pour la sécurité routière. Cet aménagement aura vocation à renforcer l'attractivité de la commune.
ORIENTATION N°2 DÉVELOPPER UN TERRITOIRE DE SERVICES DE MOBILITE	2.3	Soutenir et développer le transport solidaire associatif	Les publics défavorisés, dont on sait que la mobilité est un frein à leur bonne insertion, devront bénéficier d'une attention particulière, en partenariat avec les acteurs du champ social.
	2.9	Faciliter la mobilité des publics fragiles	Les publics défavorisés, dont on sait que la mobilité est un frein à leur bonne insertion, devront bénéficier d'une attention particulière, en partenariat avec les acteurs du champ social.

Niveau de priorité	1 - Socle
	2 - Secondaire
	3 - Long terme

VISION GÉNÉRALE

En interne au territoire, l'un des enjeux mis en exergue dans le diagnostic est de relier l'habitat dispersé au bourg centre. Ce constat est d'autant plus important lorsque les bourgs centre accueillent encore des gares avec une desserte pendulaire pour les travailleurs ou les étudiants. Ce qui est notamment le cas pour les gares de Saint-Nabord, Pouxieux et Eloyes.

Pour toutes les personnes sans permis ou sans voiture, l'accès sécurisé et à plus courte distance aux gares via les mobilités douces (marche vélo..) est une impérieuse nécessité.

L'accidentologie particulièrement à vélo est importante surtout en agglomération. Les causes de la mortalité liées à la pratique du vélo sont principalement :

- Le manque d'infrastructures réservée aux cyclistes
- La vitesse des véhicules motorisés
- Le manque de maîtrise (les débutants et l'âge des pratiquants)

Tout ce manque est observé dans nos agglomérations sur la CCPVM, mais également entre les agglomérations. Peu d'aménagements, et quand ils existent, même récents (entre Saint Nabord et Remiremont par exemple) se révèlent soit impraticables, soit plus dangereux qu'avant.

PAR THÉMATIQUE



THÉMATIQUE PERSONNE À MOBILITÉ RÉDUITE :

Je constate sauf erreur que les personnes à mobilité réduite sont absentes des débats.

Font-elles l'objet d'une étude spécifique et si oui, il serait opportun de la divulguer pour que l'on puisse en débattre .



THÉMATIQUE INNOVATION :

Je m'étonne que le sujet du transport aérien n'ait pas été traité par l'étude. En effet, il faut citer que d'un point de vue historique, il a existé un terrain d'aviation sur la commune de Saint-Nabord (proche de la chapelle Sainte-Anne et qu'un terrain pour ULM existe sur la commune du Girmont-Val-d'Ajol.

Il faut noter à ce propos que les engins volants risquent fortement de se développer dans les 20 prochaines années.



THÉMATIQUE MODE ACTIFS :

Souhait de voir se multiplier les axes de traversée des barrières naturelles (montagnes entre sud et nord du territoire, la Moselle). Il serait nécessaire de mettre l'accent sur des investissements durables dans le temps avec la création de ponts ou de passerelles pour traverser entre les communes suivantes :

- Saint-Nabord à Eloyes,
- Saint-Nabord à Saint-Étienne-lès-Remiremont,
- Remiremont à Saint-Étienne-lès-Remiremont,
- Et de Saint-Étienne-lès-Remiremont à Dommartin-lès-Remiremont.

La création d'axes dédiés aux piétons et cycles n'est pas suffisamment mise en avant,

Outre les barrières naturelles, une attention doit être portée quand à la traversée des barrières physiques liées aux infrastructures de transports que représente la ligne ferroviaire de train ou la voie rapide.

2 propositions sont portées à connaissance :

- La traversée de la zone gare de Remiremont vers le plan d'eau par une passerelle au dessus des voies (un tunnel serait plus complexe et risqué à l'usage).
- Une liaison mixte pour cycles et piétons de la zone du plan d'eau vers la zone commerciale de Saint-Étienne-lès-Remiremont serait de même à étudier.



THEMATIQUE CYCLE :

POLITIQUE CYCLABLE :

Une formation des élus et des responsables techniques des communes serait opportun afin de sensibiliser et de rationaliser l'investissement sur les équipements les plus pertinents. Un événement susceptible d'être pédagogiquement intéressant est le salon de l'eurobike à Frankfort du 24 au 28 juin 2026. Il est important de parler de la possibilité de mobiliser des acteurs économiques locaux sur les conceptions, designers, architectes, entreprises de la pierre, du bois... afin de créer des dynamiques nouvelles.

Il est important de généraliser le Savoir Rouler à Vélo à tous les enfants, étudier la remise (mise) en selle des adultes (facteur d'inclusion).

Et pour ce qui est de la réparation, il manque aussi certainement, un atelier d'autoréparation sur Remiremont par exemple (des personnes peuvent avoir des vélos, mais en mauvais état sans moyen de les réparer).

Le code de la route a été créé, bien sûr pour la sécurité, mais aussi pour la fluidité de la circulation. Pour les vélos, c'est des détours, des obstacles, des stops ou des « cédez le passage ». Les pistes cyclables sont à partager avec les piétons, les poubelles, les voitures en stationnement les bouches d'égouts et autres bordures de trottoirs.

EQUIPEMENTS

Concernant l'installations de bornes de recharge dédiées aux vélos, il paraît prématuré de miser sur cet équipement tant qu'il n'existe pas de prises normées pour ces moyens de transport, je considère comme absurde et déraisonnable d'envisager de tels investissements...!

À propos des équipements adaptés aux vélos, ceux-ci sont pour la quasi-majorité inadaptés aux contraintes des vélos électriques actuels.

Pour le stationnement vélo, il en faut plus, mais encore faut-il qu'ils soient correctement posés (exemple cinéma de Remiremont, plusieurs fois signalé, ils sont posés trop près du mur, pas de possibilité d'accrocher correctement les vélos).



THEMATIQUE CYCLE :

PROJET CYCLABLE :

- Regrette que les aménagements créés, le sont généralement pour des déplacements d'agrément et non pour des déplacements utilitaires (travail, courses, écoles...)
- Concernant les projets de pistes cyclables, nous sommes nombreux à attendre la mise en place de la voie verte Plombières - Le val d'Ajol – Aillevillers-et-Lyaumont.
- Quant à une piste cyclable entre Remiremont et Plombières, ce serait super, notamment via la forêt du Humont (on peut rêver).
- Un accès précieux et direct après l'étang d'Huchère permettrait de relier la voie cyclable vers le centre de Saint-Nabord (parcelle 1518/1519). Aussi, serait ce possible au titre de l'intérêt général et de la compétence AOM, qu'une négociation soit engagée avec le propriétaire pour pérenniser l'accès pour favoriser les mobilités douces? (utilisé également pour des manifestations populaires comme lors des marches populaires de Saint-Nabord?)
- La liaison étudiée le long du canal entre Remiremont et Epinal, ne résoudra que partiellement cette situation. Le coût est énorme, les travaux mutileront un sentier naturel emprunté par un très grand nombre de promeneurs, le tracé allongera les distances, ajoutera des difficultés (dénivelé...) et je doute que par mauvais temps ou le matin et le soir des cyclistes s'y aventureront. (sans parlé de l'entretien jamais chiffré, nettoyage automnal, racine etc...)
- Si l'on veut augmenter la part modale de déplacement par le vélo, c'est sécuriser le tracé existant entre Eloyes et Remiremont (la D157).



THEMATIQUE TRANSPORT EN COMMUN :

TRANSPORT À LA DEMANDE

Pourquoi ne pas envisager un transport à la demande conventionné entre les taxis et la CCVM permettant pour un prix unique de pouvoir utiliser ce type de transport. Cela se pratique dans les pays scandinaves et en Slovaquie.

TRANSPORT URBAIN

Il est très important de créer une ligne de transport urbain qui permettrait de relier les pôles suivants : Carrefour, Leclerc, Commerces de Saint-Nabord. Cette ligne desservirait Remiremont notamment les habitants de Révillon, du Rhumont mais également toutes les communes du territoire. Ça joue forcément sur la vie quotidienne mais également pour la vie professionnelle. C'est un projet essentiel particulièrement pour les personnes sans moyen de locomotion qui sont très vite pénalisées alors que l'on a quand même la chance d'avoir tout dans un périmètre correct mais pas adapté au déplacement piétons ni cycliste il faut se le dire.

FERROVIAIRE

En matière de mobilité en lien avec les autres territoires, la gare TGV de Remiremont et ses cadencements sont une priorité absolue pour l'hospitalité de notre territoire. La réduction de ces cadencements et les tarifs élevés pour les ménages modestes sont une menace pour respecter la trajectoire de la PNNAC sur la réduction des gaz à émissions et limiter les effets des changements climatiques. Je sais que les élus locaux se mobilisent pour ce service mais je souhaitais également le souligner au titre d'usager.



THEMATIQUE TRANSPORT EN COMMUN (SCOLAIRE) :

En 1999, lorsque j'étais parent d'élèves au Lycée Béchamp, nous avons lancé une enquête auprès des parents d'élèves concernés par les transports scolaires. Plus de 500 réponses nous étaient parvenues (FCPE) montrant que le problème était important. Vous constaterez que les éléments que nous avons relevés sont toujours d'actualité...

- l'information sur les transports scolaires : les informations sont difficiles à trouver alors qu'il serait simple de poser sur chaque arrêt de bus, les horaires de passage.
- les bus scolaires sont (normalement) accessibles à tout le monde. Encore, faut-il le savoir et comment utiliser ce type de transport (prix, ticket ...).
- les arrêts de bus sont rarement visualisés à part quelques refuges par ci par là.
- en dehors des transports scolaires, il n'existe qu'une ligne de bus au passage à Plombières-lès-Bain mais ne montant pas vers le haut de la commune.



THEMATIQUE VOITURE :

Comme beaucoup d'habitants sur le secteur, les habitations sont loin des routes passantes et la voiture reste indispensable pour se déplacer.

1 – DELIBERATION DE LA COMMUNE D'ELOYES

2 - DELIBERATION DE LA COMMUNE DE LE VAL D'AJOL

3 - DELIBERATION DE LA COMMUNE DE REMIREMONT

4 – DELIBERATION DE LA COMMUNE DE SAINT-ETIENNE-LES-REMIREMONT

5 – DELIBERATION DU COMITE DE MASSIF DES VOSGES

6 – DELIBERATION DU CONSEIL DÉPARTEMENTAL DES VOSGES

7 – COURRIER DU CONSEIL REGIONAL – REGION GRAND EST

8 – COURRIER DU PETR DU PAYS DE REMIREMONT ET DE SES VALLÉES



Madame Catherine LOUIS
Présidente de la Communauté de
Communes de la Porte des Vosges
Méridionales
4 rue des Grands Moulins
88200 SAINT-ETIENNE LES REMIREMONT

Affaire suivie par Pascal AUBEL
direction.generale.services.mairie@eloyes.fr
☎ 03.29.32.80.91
N/Réf : AJ/PA
Objet : Plan de Mobilité Simplifié – Avis des Personnes Publiques Associées

Madame la Présidente,

Vous avez sollicité la commune d'Eloyes pour exprimer un avis sur le projet de Plan de Mobilité Simplifié (PMS) approuvé par le conseil communautaire dans sa séance du 24 juin 2025.

Le projet porte l'ambition légitime de développer des modes de transports alternatifs à l'automobile. Les enjeux environnementaux doivent naturellement se décliner sur nos modes de déplacement au sein des territoires du PETR, en cohérence avec le Plan Climat-Air-Energie Territorial. En termes d'aménagement du territoire, le futur Plan Local d'Urbanisme intercommunal devra également concilier les objectifs du PMS. La dimension économique et sociale est également présente dans le PMS en articulation avec la politique d'attractivité et touristique dans nos territoires.

Le diagnostic démontre la place prépondérante de l'autosolisme dans nos déplacements actuels, avec une dimension conséquente en termes de sécurité routière. Le développement de modes de transports alternatifs, tels que le covoiturage, les transports en commun, le ferroviaire et le vélo, proposés dans le PMS constitue une réponse adaptée aux enjeux mentionnés plus haut.

La réussite du PMS ne se fera pas sans une préparation et un accompagnement au changement des citoyens, tout au long de leur vie. En effet, il s'agit d'intégrer une nouvelle culture dans nos modes de déplacement qui donnent aujourd'hui la primeur aux voitures. L'apprentissage doit se réaliser à l'école pour les plus jeunes, mais il conviendra de ne pas oublier de sensibiliser, tout au long de la vie, les actifs et les retraités à ces nouvelles formes de mobilité.

Par ailleurs, les publics défavorisés, dont on sait que la mobilité est un frein à leur bonne insertion, devront bénéficier d'une attention toute particulière, en partenariat avec les acteurs du champ social.

MAIRIE – 8 rue Charles de Gaulle – 88510 ELOYES
Tél. 03.29.32.40.18 – Fax 03.29.32.47.36
contact.mairie@eloyes.fr

L'aménagement de la traversée d'Eloyes, conduite en partenariat avec votre EPCI, intègre pleinement les objectifs du PMS en matière de mobilité douce et de réduction de la vitesse des automobiles pour la sécurité routière. Cet aménagement aura vocation à renforcer l'attractivité de la commune.

Enfin, la volonté de déployer le plan d'action du PMS sur deux mandatures, afin de lisser les engagements financiers sur 12 années, paraît raisonnable.

Au regard de ce qui précède, un avis favorable est donné au projet de PMS.

Nous vous prions de croire, Madame la Présidente, en l'expression de nos salutations distinguées.

A Eloyes, le 3 septembre 2025

Le Maire

 André JACQUEMIN

MAIRIE – 8 rue Charles de Gaulle – 88510 ELOYES
Tél. 03.29.32.40.18 – Fax 03.29.32.47.36
contact.mairie@eloyes.fr



Madame la Présidente de la Communauté de
Communes
Communauté de Communes de la Porte des
Vosges Méridionales
4 rue des Grands Moulins
88200 SAINT-ETIENNE-LES-REMIREMONT

Le Val d'Ajol, le 19/09/2025

Affaire suivie par : N COIRATON

Objet : Demande d'avis sur le Plan de Mobilité Simplifié de la CCPVM

Madame la Présidente,

Par délibération 72/25 du 24 juin 2025, le conseil communautaire de la Communauté de Communes de la Porte des Vosges Méridionales a arrêté le projet de Plan de Mobilité Simplifié.

Par la présente, je fais suite à votre sollicitation d'avis quant au projet transmis et vous informe que ce projet n'appelle aucune remarque de ma part.

Restant à votre disposition, je vous prie d'agréer, Madame la Présidente, mes sincères salutations.



Ville de Remiremont
88200



Jean-Benoît TISSERAND
Maire

République Française

Remiremont, le

17 juillet 2025

Madame Catherine LOUIS
Présidente de la CCPVM
4, Rue des Grands Moulins
88200 ST-ETIENNE-lès-REMIREMONT

CAB - NPV/mcg/2025

Madame la Présidente,

Chère Catherine Louis

J'ai bien reçu votre courrier du 07 juin dernier par lequel vous sollicitez l'avis de la Ville de REMIREMONT sur le projet du Plan de Mobilité Simplifié de la C.C.P.V.M.

J'ai bien pris connaissance des termes de cette correspondance et vous informe que j'émetts un avis favorable sur ce projet de plan.

Vous souhaitant bonne réception du présent,

Je vous prie d'agréer, Madame la Présidente, l'expression de mes salutations distinguées.

Respectueusement

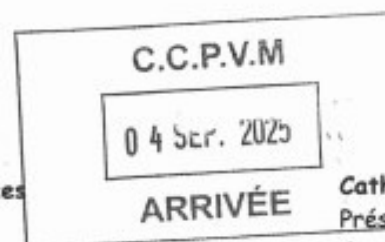


St. Issard
Jean-Benoît TISSERAND
Maire de REMIREMONT



VILLE DE SAINT-ETIENNE-LES-REMIREMONT

Direction Générale des Services
Dossier suivi par : J. Munsch
Date : 22/08/2025



Catherine LOUIS
Présidente de la CCPVM
4 rue des Grands Moulins
88200 Saint Etienne les
Remiremont

Objet : Plan de Mobilité Simplifiée

Madame la Présidente, *Chère Catherine,*

Par courrier du 7 juillet 2025, vous m'avez transmis le projet de Plan de Mobilité Simplifié arrêté le 24 juin 2025 par délibération du conseil communautaire.

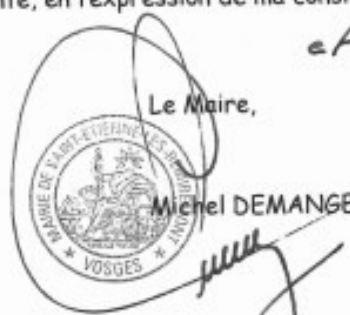
La procédure prévoit que les personnes publiques associées, dont les communes membres, rendent un avis sur ce projet dans un délai de 3 mois.

Ainsi, je vous informe que, conformément au vote unanime de ses représentants en conseil communautaire, la commune émet un avis favorable au projet.

Je vous prie de croire, Madame la Présidente, en l'expression de ma considération distinguée.

et amicalement.
Le Maire,

Michel DEMANGE



V.4.5 - DELIBERATION DU COMITE DE MASSIF DES VOSGES - 1

République Française



Comité de massif
des Vosges

Commission Permanente

OBJET :

Avis sur le Plan de Mobilité Simplifié (PMS) de la communauté de communes Porte des Vosges Méridionales

Nombre de membres en exercice :
18

n° CMV/2025/7

COMMISSION PERMANENTE DU COMITE DE MASSIF DES VOSGES Délibération

Consultation écrite du 16 au 29 septembre 2025

Membres de la commission permanente :

Denise BUHL, présidente
Miche BALAY / Gérard CLAUDEL / Nicolas CLAUDEL / Philippe GIRARDIN / Daniel GREMILLET /
Emilie HELDERLE / Raphaël KEMPF / Patrick LALEVEE / Annick LUTENBACHER / Nathalie
MARAJO-GUTHMULLER / Sylvain MARIETTE / Jérôme MATHIEU / Sylvain MATHIEU /
Dominique PEDUZZI / Dominique RENAUD / Daniel THOMEN / Maurice WINTZ

La commission permanente de massif des Vosges,

VU la loi n° 2016-1888 du 28 décembre 2016 ;

VU le décret n° 2017-755 du 3 mai 2017 ;

VU le règlement intérieur du comité de massif des Vosges, approuvé le 7 février 2018 ;

VU l'arrêté préfectoral 2025/184 du 6 juin 2025 portant modification de l'arrêté
préfectoral 2024/067 du 26 février 2024 et désignant les membres du comité de
massif des Vosges ;

VU 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) ;

VU l'article L. 1214-36-1 du code des transports définissant les modalités d'élaboration
du Plan de Mobilité Simplifié (PMS) ;

VU l'article L. 123-19-1 du code de l'environnement définissant les modalités de la
participation du public ;

CONSIDERANT que le périmètre des quatre communautés de communes concernées
comprend des communes situées en zone de montagne ;

CONSIDERANT que le périmètre des quatre communautés de communes concernées
comprend des communes situées en zone de montagne ;

CONSIDERANT que les 4 projets de Plans de Mobilité Simplifiés (PMS) n'ont fait l'objet,
de la part des membres de la Commission Transports et Mobilités, d'aucune
observation ;

Description

Soucieuses 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) selon
les dispositions de la loi d'orientation des mobilités (LOM) du 26 décembre 2019.

Cette prise de compétence a initié la construction d'une politique de mobilité plus
durable et les 4 EPCI ont souhaité se doter chacun d'un Plan de Mobilité Simplifié
(PMS). Ils ont pour cela travaillé ensemble avec l'appui d'un prestataire mutualisé ce
qui a permis une bonne articulation des démarches et une plus grande cohérence dans
les actions proposées.

Le PMS est un véritable outil de planification qui permet de définir la stratégie et la
politique de mobilité d'un territoire à court, moyen et long terme. Ce document

traduit les ambitions de la collectivité et de ses partenaires en matière de politique en
faveur des transports en commun, des modes actifs, du transport à la demande et des
modes de déplacements alternatifs à l'autosolisme.

Les travaux portant sur l'élaboration des quatre PMS ont été engagés en 2023. Ils ont
fait l'objet d'un travail important de diagnostic et d'échanges avec les communes, les
partenaires techniques et institutionnels, les acteurs publics et privés de la mobilité,
les associations ainsi qu'avec les représentants du monde économique et la société
civile (comité des partenaires, conseil de développement, AOM limitrophes et la
population).

Les projets de PMS finalisés sont présentés en annexe. Ils comprennent un rappel des
enjeux de la mobilité, d'un diagnostic partagé des quatre territoires, d'une stratégie
territoriale propre à chaque territoire, et d'un plan d'actions associé.

La même méthodologie a été appliquée à chaque territoire, facilitant ainsi la
compréhension et la lecture des documents. Les programmes d'actions s'articulent
autour de 3 orientations stratégiques communes :

1. Rationaliser la pratique de l'autosolisme et favoriser un report modal
alternatif : travail sur le développement des infrastructures, de l'offre et la
valorisation des transports en commun, l'accessibilité aux pôles de mobilité et
la sécurisation des carrefours ;
2. Développer un territoire de services de mobilité : travail sur les services, la
communication, le stationnement et la recharge, à destination surtout de
l'usager quotidien ;
3. Développer une mobilité touristique plus vertueuse : travail sur l'accès au
territoire pour les touristes, la promotion du territoire par les services de
mobilité.

Chaque orientation se décline enfin en programme d'actions spécifique à chaque
territoire, dont les actions sont catégorisées en 3 niveaux de priorité (action socle,
action complémentaire, action long terme). Cela traduit la vision politique du
territoire, la faisabilité technique, une logique d'investissement et la gestion de
l'urgence.

Voici un exemple d'action socle pour chaque territoire :

- CC Porte des Vosges Méridionales :
Aménager une liaison cyclable entre Remiremont, le Val d'Ajol et Plombières-
les-Bains ;
- CC des Hautes-Vosges :
Soutenir et développer un partenariat avec les hébergeurs/office du tourisme
pour développer la mobilité des derniers kilomètres (location de vélo
VTT/VTAE, navette) ;
- CC des Ballons Hautes Vosges :
Créer une ligne rapide "Car" sur la RN66 entre grands pôles tel que Belfort,
Remiremont, Thann (exemple des lignes express alsaciennes) ;
- CC Gérardmer Hautes Vosges :
Créer un service de transport à la demande entre Gérardmer, Granges-
Aumontzey, Le Tholy et Xonrupt.

Afin de garantir et faciliter la mise en œuvre des plans d'action, les PMS définissent la
gouvernance à mettre en place, l'échelle temporelle de référence pour la mise en
œuvre, ainsi que l'identification des leviers de financement possibles.

Après en avoir délibéré dans le cadre de la consultation ouverte par voie
électronique entre le 16 et le 29 septembre 2025, la commission permanente :

SALUE la démarche de ces 4 communautés de communes des Vosges qui se sont saisies de la compétence mobilités suite à la loi LOM de 2019 et qui ont volontairement élaboré un plan de mobilité simplifié, pour un développement et une gestion durable des déplacements au sein de leur territoire.

PREND ACTE des documents transmis et salue le travail conséquent et de qualité effectué.

La commission permanente n'a pas vocation à statuer sur les actions locales décrites, dont il appartient aux collectivités concernées d'en apprécier la pertinence et la faisabilité politique, technique et financière. Ceci étant, elle en appréhende la conformité avec les stratégies de développement et d'adaptation du massif des Vosges, en particulier au regard du changement climatique. Ces stratégies sont le Contrat de Plan Interrégional Etat-Région (CPIER) 2021-2027, la stratégie touristique du massif des Vosges, actualisée et validée par le Comité de massif du 16 juillet 2025, ainsi que le Plan d'Adaptation au Changement Climatique (PACC) en cours d'élaboration.

Ces différents documents stratégiques donnent une place de plus en plus importante aux enjeux de mobilités, tant à destination des déplacements quotidiens des habitants pour améliorer l'accès à l'emploi, aux services et aux loisirs et améliorer ainsi l'habitabilité et l'attractivité du massif ; qu'à destination des visiteurs, dans une logique d'accessibilité et de préservation des espaces naturels sensibles. A cet égard, la mise en place de solutions alternatives à l'automobile, en particulier appliquées au dernier kilomètre, apparaît comme un enjeu majeur à la transition et à l'adaptation de notre massif.

CONSIDERE alors que les actions en faveur d'une mobilité plus respectueuse et plus inclusive, doivent être pensées conjointement pour les habitants et pour les visiteurs dans un souci d'efficacité et d'optimisation, sans oublier les besoins spécifiques des travailleurs saisonniers. Si la plupart des actions socles proposées concernent visiblement habitants et touristes, elle observe que la mobilité touristique fait l'objet d'une orientation dédiée, la déconnectant ainsi des deux autres orientations. Celle-ci ne comporte de surcroît que très peu d'actions dans les 4 plans. Une meilleure articulation des publics cibles et des différentes finalités auraient pu être trouvée, au regard de l'activité touristique importante que connaissent ces 4 territoires ; en particulier sur les secteurs de La Bresse et de Gérardmer qui connaissent des fréquentations estivales et hivernales importantes.

Il est remarqué que la desserte TGV en gare de Remiremont est peu valorisée et peu exploitée dans une optique d'intermodalité avec l'offre routière Fluo Grand Est pour irriguer tout le territoire des Vosges du Sud. Il s'agit pourtant d'un élément essentiel pour l'accessibilité du massif sans voiture.

Enfin, **RAPPELLE** l'importance de l'articulation entre les plans de mobilités simplifiés et les différentes études et actions menées dans le cadre des plans de gestion de certains sites naturels, tels que le schéma d'accueil de la Grande Crête ou encore du Ballon d'Alsace, dans le cadre de l'Opération Grand Site (OGS) en projet. Des liens plus étroits auraient pu être développés dans les plans d'action des territoires concernés pour améliorer l'offre de mobilité et les déplacements entre vallées et sites de montagne.

De manière générale, les spécificités montagne de ces territoires sont peu mises en évidence, rendant les stratégies et les plans d'actions assez généralistes, où certains besoins inhérents auraient pu être traités de manière plus spécifique (besoins des travailleurs saisonniers, besoins d'intermodalité, prise en compte de la saisonnalité, besoins de connexion entre vallée et sommet, etc.).

Elle **DEMANDE** par conséquent et en résumé, que soient prises en compte les quelques remarques suivantes :

- Veiller à ce que les actions mises en place traduisent aussi les spécificités montagne des territoires et répondent aux besoins inhérents à celles-ci ;
- Appréhender les actions de manière systémique afin qu'elles répondent aux besoins des différents usagers ;
- Veiller à l'articulation avec les études et projets en cours ou réalisés des différents territoires pour une meilleure cohérence des actions mises en place.

Suite au dépouillement électronique, les résultats sont les suivants :

Vote contre : 0

Abstention : 0

Vote pour : 18

En conséquence, la commission permanente émet un avis favorable au plan de mobilité simplifié de la communauté de communes Port des Vosges Méridionales et à la mise en œuvre de son plan d'actions. Elle demande toutefois la prise en compte des quelques remarques formulées ci-dessus.

La présidente de la commission,
vice-présidente de la région Grand Est

Denise BUHL



Consultation des PPA pour avis sur le Plan de Mobilité Simplifié de la CC de la Porte des Vosges Méridionales

À partir de CUNY Juliette <jcuny@vosges.fr>
Date Mar 07/10/2025 15:06
À Antoine FERAUX <antoine.feraux@ccpvm.fr>

Bonjour,

Suite à votre consultation du 7 juillet 2025 , et afin de respecter les délais, vous trouverez ci-dessous la copie de l'avis qui sera porté à la connaissance de Madame LOUIS par pli postal (le courrier est dans le circuit pour signature du président CD88 Monsieur F. VANNSON) :

- ✓ Je tiens à saluer l'effort de collecte et d'analyse des données de mobilité, ainsi que les liens établis avec les autres politiques publiques portées par votre communauté, en particulier les projets de revitalisation des centres-bourgs.
- ✓ Les observations formulées par mes services au printemps ont bien été prises en compte mais il me paraît essentiel de valoriser les actions à portée intercommunale, en particulier celles qui concernent plusieurs territoires. À ce titre, le projet de liaisons modes actifs entre les centres-bourgs et la Voie Verte (action 1.7 du Plan de Mobilité de la CCBHV), également retenu par la Communauté de Communes des Ballons des Hautes Vosges, concerne directement votre périmètre. Or, ce projet ne figure pas dans votre plan d'action final, alors même qu'il représente une opportunité stratégique de coordination territoriale.
- ✓ Concernant le diagnostic, les données de comptage vélo sur la Voie Verte des Hautes Vosges font état d'une hausse de 120 % de la fréquentation entre 2018 et 2022. Ce chiffre mérite toutefois d'être nuancé : les données de 2023 et 2024 montrent que cette évolution n'est pas structurelle, mais en partie liée à un écart ponctuel dans les mesures.
- ✓ La sécurité routière, bien que mentionnée, ne fait l'objet d'aucune mesure spécifique. Il serait souhaitable d'intégrer davantage d'actions de sécurisation, notamment pour les déplacements cyclables, qui constituent aujourd'hui un enjeu majeur.
- ✓ En matière de mobilité touristique, je vous invite à envisager des services de location de type « One Way », permettant aux usagers de restituer leur vélo dans un autre point que celui du départ.
- ✓ Concernant les mobilités actives, il semble dommage que le schéma directeur cyclable soit classé en mesure à long terme, alors que certaines actions qui en découlent sont programmées à court ou moyen terme.

- ✓ Pour l'action 1.9 relative à l'aménagement des centres-bourgs pour la marche et le vélo, les orientations proposées restent générales. Sur le plan opérationnel, l'apaisement de la circulation devra être adapté à chaque situation locale. Dans de nombreux cas, seuls des dispositifs physiques de ralentissement sont réellement efficaces. Or, sur les routes départementales, leur installation dépend fortement de la typologie de la voie. De plus, les routes à vocation économique, ne permettent pas de tels aménagements. Il convient alors d'envisager des solutions alternatives, telles que des traversées sécurisées ou des trottoirs partagés, lorsque l'emprise le permet. Une étude spécifique serait à ce titre recommandée.
- ✓ S'agissant de l'aménagement d'une liaison cyclable entre le Val d'Ajol, Plombières-les-Bains et deux communes de Haute-Saône (action 1.4), je vous confirme que mes services pourront collaborer à la mise à disposition du domaine routier départemental et à la sécurisation des portions concernées.
- ✓ Concernant l'action 1.5 visant à aménager une liaison cyclable entre Remiremont et Épinal via le canal d'alimentation du lac de Bouzey, il me semble essentiel d'ajouter parmi les objectifs du projet la connexion entre les Voies Vertes des Hautes Vosges et la Voie Bleue V50, axe structurant du cyclotourisme.
- ✓ Je souhaite attirer votre attention sur le fait que les projets de création d'itinéraires cyclables peuvent être éligibles à un soutien financier du Département, notamment dans le cadre du dispositif Bourg Centre. Trois communes de votre territoire, Le Val d'Ajol, Plombières-les-Bains et Remiremont, sont particulièrement concernées. L'action socle 1.1, qui prévoit l'aménagement et le jalonnement d'itinéraires piétons et cyclables desservant les principaux pôles de déplacement à l'échelle de Remiremont agglomération, s'inscrit pleinement dans cette dynamique. La mise en place d'interconnexions entre la gare, les Voies Vertes et les pôles d'activité du centre-ville serait tout à fait cohérente avec les objectifs de revitalisation du bourg centre et des équipements existants.
- ✓ En matière de mobilité solidaire (actions 2.3 et 2.9), je relève que le plan propose une approche intégrée, reposant sur un cadre juridique structuré, une identification claire des publics concernés et un budget construit autour de sources de financement diversifiées. Je recommande de prévoir une phase pilote pour les actions envisagées, accompagnée d'une communication renforcée. Pour le suivi, il serait pertinent de fixer des objectifs chiffrés et de veiller à la pérennité du modèle économique.
- ✓ Concernant l'action 2.3 relative au développement du transport d'utilité sociale, il aurait été utile de rappeler l'existence de la navette solidaire de Remiremont, identifiée dans la stratégie comme une base pour l'élargissement du service.
- ✓ Enfin, je souligne l'importance d'une meilleure communication auprès des usagers sur les services de mobilité existants. Les actions 4.1 (développement d'un plan de communication) et 4.2 (réalisation d'un guide des mobilités à l'échelle du PETR) me paraissent tout à fait pertinentes.
- ✓ Pour conclure, je vous invite à préciser les actions prioritaires que vous envisagez de mettre en œuvre dans le cadre de la mise en opérationnalité du Plan de Mobilité Simplifié. Certaines d'entre elles pourraient être menées en partenariat avec les trois autres Communautés de Communes, dans une logique de mutualisation des moyens et de convergence des objectifs.

Vous en souhaitant bonne réception et restant à votre disposition,

Très cordialement,


Juliette CUNY
Chargée de mission mobilités actives
Service Ingénierie Routière
Tél. : 03 29 29 00 37 - 06 12 36 06 09
jcuny@vosges.fr
CONSEIL DÉPARTEMENTAL DES VOSGES
Direction des Routes et du Patrimoine
www.vosges.fr

***** Ce message et toutes les pièces jointes (ci-après désignés par «message») sont confidentiels et établis à l'attention exclusive de ses destinataires. Toute utilisation de ce message non conforme à sa destination, toute diffusion, reproduction ou publication, totale ou partielle, est interdite, sauf autorisation expresse. Si vous recevez ce message par erreur, merci de le détruire, ainsi que d'éventuelles copies et d'en avertir immédiatement l'expéditeur. L'authenticité et l'intégrité de ce message ne peut être garantie par le mode de communication qu'est l'Internet, aussi, le Conseil départemental des Vosges décline toute responsabilité au titre de ce message, dans l'hypothèse où il aurait été modifié, altéré, déformé ou falsifié. D'autre part, le Conseil départemental des Vosges ne reconnaît exclusivement que les délégations de signatures écrites pour les personnes habilitées et ne peut donc être engagé par un message électronique. *****



ALSACE
CHAMPAGNE-ARDENNE
LORRAINE

Le Président du Conseil régional
Franck LEROY



Strasbourg,
le 27 OCT. 2025

Dossier suivi par :
Michael Jonvel
michael.jonvel@grandest.fr

Madame CATHERINE LOUIS
Présidente
Communauté de Communes de la Porte des
Vosges Méridionales
4 RUE DES GRANDS MOULINS
88200 SAINT-ETIENNE-LES-REMIREMONT

Objet : Avis du Conseil Régional sur votre projet de plan de mobilité simplifié

Madame la Présidente,

Dans un courrier en date du 18 juillet 2025, vous avez transmis au Conseil Régional et pour avis le Projet de Plan de Mobilité Simplifié (PDMS) de votre territoire, suivant en cela les dispositions de l'article L.1214-36-1 du Code des transports.

Je tiens à saluer votre initiative, l'élaboration d'un PDMS n'étant liée à aucune obligation. Le développement des compétences au sein des autorités organisatrices de la mobilité est de nature à assurer la pérennisation des dynamiques de projet.

Le PDMS que vous avez réalisé a permis de mener une réflexion sur les mobilités en intégrant la dimension infrastructurelle et celle des besoins des habitants. En l'espèce, et à l'issue d'un travail de diagnostic, vous avez retenu 3 grandes orientations qui forment la feuille de route du territoire :

- rationaliser la pratique de l'autosolisme et favoriser un report modal alternatif,
- développer un territoire d'offres et de services,
- développer une mobilité touristique plus vertueuse.

L'avis général du Conseil Régional sur le projet de plan soumis est positif avec néanmoins quelques points de vigilance. Le détail de cet avis est donné en annexe.

Veuillez agréer, Madame la Présidente, l'assurance de mes salutations les meilleures.

Bien cordialement

F. Leroy



Annexe — Avis du Conseil Régional

L'avis du Conseil Régional porte notamment sur les actions relevant de la compétence régionale de la mobilité.

- Orientation n°1 : Rationaliser la pratique de l'autosolisme et favoriser un report modal alternatif
 - o Action 1-6 : améliorer l'attractivité des lignes de cars FLUO

Point de vigilance :

Cette action est en lien très étroit avec le réaménagement de la gare routière de Remiremont afin d'offrir un meilleur niveau de service aux usagers de transport en améliorant la connexion entre les réseaux, en favorisant l'intermodalité pour promouvoir l'attractivité du réseau FLUO.

Les autres actions relevant de la compétence de la CC de la Porte Méridionales des Vosges reçoivent un avis positif de la Région Grand Est.



CONSEIL DE DÉVELOPPEMENT LOCAL

PAYS DE REMIREMONT ET DE SES VALLÉES

Président : M. Dominique DUC

Commission Santé publique et accès aux soins : Mme Anne FAIVRE

Commission Agriculture et alimentation : M. Nicolas FETET

Commission Mobilité et déplacement : M. Didier MARTIN

Commission Services à la population : M. Francis FAVARD

Commission Attractivité au service du développement économique : M.

Dominique DUC assure l'intérim

PETR

HÔTEL DE VILLE DE REMIREMONT

B.P. 30107

88 204 REMIREMONT Cedex

Conseil de Développement Local
Du Pays de Remiremont et de ses Vallées

PETR
Hôtel de Ville
BP. 30107
88200 REMIREMONT

A L'Attention des Communautés de Communes de

La CCHV, CCPVM, CCBHV

Concerne les PMS

Remiremont le 4 novembre 2025

Mesdames, Messieurs,

Suite aux différents travaux sur les Plans de Mobilités Simplifiés, présentation des PMS par le bureau d'étude « IRIS CONSEIL » et validation par les collectivités (Communes et Communautés de Communes), ces PMS sont en phase de consultation publique jusqu'au 5 novembre 2025, conformément à la réglementation en vigueur.

Sachant que le Conseil de Développement du Pays de Remiremont et de ses Vallées a déposé une note d'opportunité sur les AIRES DE MOBILITES, ce sur les trois communautés de commune du PETR de Remiremont et de ses Vallées.

Le Conseil de Développement après étude de ces PMS, vous fait part de quelques remarques jugées pertinentes valable pour les trois COM-COM du territoire du PETR

A savoir :

- Le Conseil de Développement est satisfait de la reprise de certaines orientations formulées dans la note d'opportunité sur les aires de mobilités
- Le Conseil de Développement regrette le manque de concertation et d'intégration des réflexions en cours :
 - notamment liaison des deux voies vertes des Hautes-Vosges via le col du Mênil, sachant qu'une étude déjà existante n'a pas été reprise, soit un itinéraire de délestage pour les cyclistes par des petites routes annexes.
 - le raccordement REMIREMONT – PLOMBIERES les BAINS où un itinéraire de liaison avec étude existe.
- De plus il est regrettable que l'étude budgétaire ne soit pas plus complète

- Le Conseil de Développement regrette que la mobilité PMR ne soit pas prise en compte.

- **Nous sommes au regret que la commission mobilité n'ai jamais été contactée ou peu.**

- Observation :

Trajet d'utilité sociale, voir remarques de M. Laurent ANTOINE (Directeur de l'ESP de Cornimont, et membre du CDL), sur les problèmes « MOBILIBRE » déposées directement.

Le Conseil de Développement Local vous remercie de la prise en compte de ces réflexions, restant à disposition pour tout complément d'informations, voire réflexions complémentaires.

Bien cordialement.

Dominique DUC
Président du Conseil de Développement du Pays de Remiremont et de ses Vallées

Didier MARTIN Vice-Président en charge de la mobilité.