



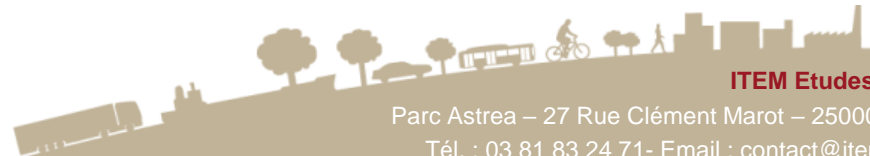
COMMUNAUTÉ DE COMMUNES
DE L'OUEST VOSGIEN

Plan de Mobilité Simplifié et sa déclinaison en Schéma des Mobilités Douces Communauté de Communes de l'Ouest Vosgien

Rapport synthétique des phases 2 & 3 : « stratégies »

Octobre 2022

Projet soutenu par :



ITEM Etudes & Conseil

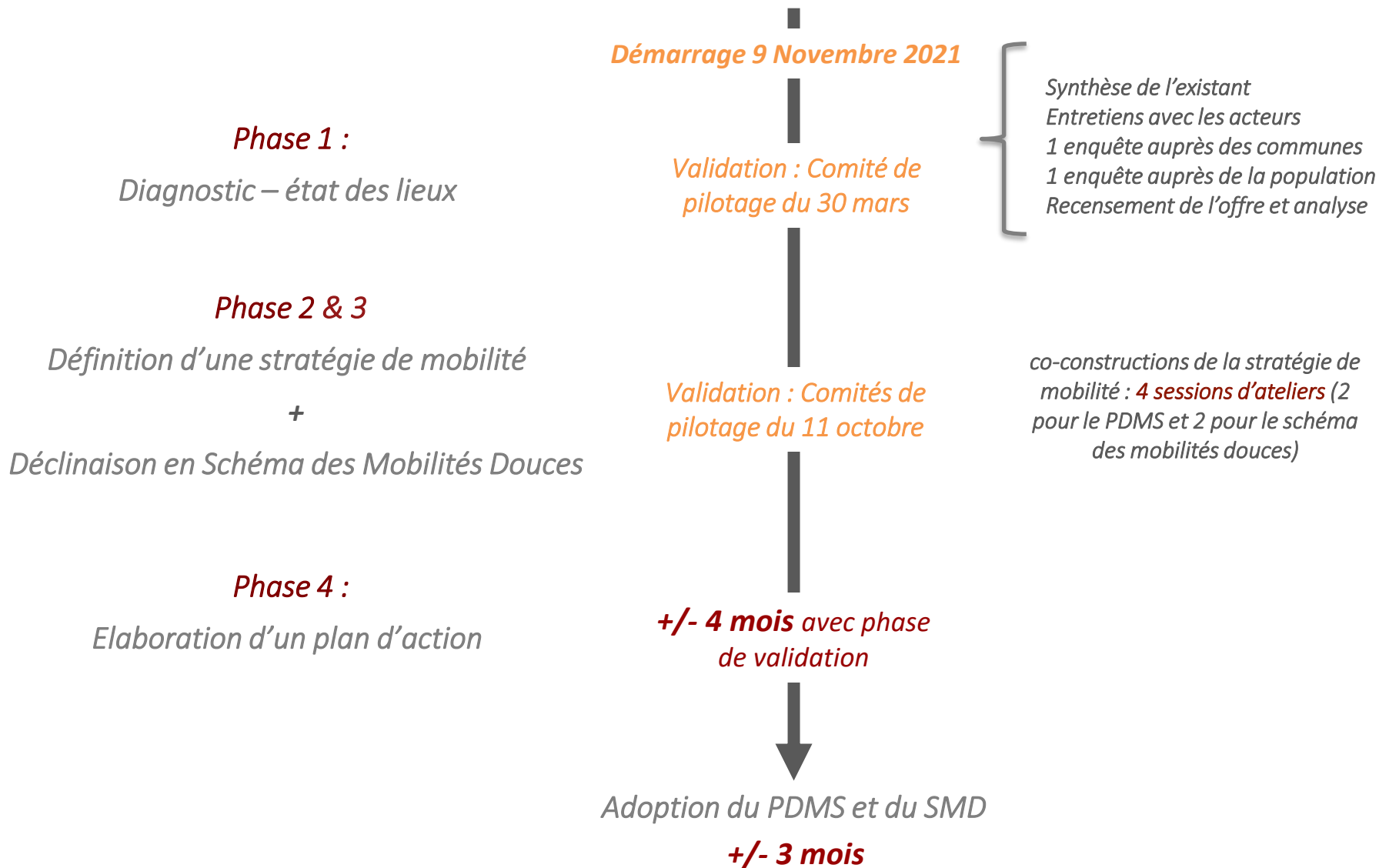
Parc Astrea – 27 Rue Clément Marot – 25000 Besançon

Tél. : 03 81 83 24 71- Email : contact@item-conseil.fr

Rappel des objectifs de cette double planification et de sa déclinaison en un Schéma des Mobilités Douces

- La Communauté de Communes de l'Ouest Vosgien, créée au 1er janvier 2017, est un territoire engagé dans une stratégie de planification durable à travers plusieurs documents en cours d'élaboration : PLUi, PCAET (en démarrage)
- La CCOV s'est saisie le 17 mars 2021 de la compétence d'organisation de la mobilité et est devenue AOM Locale depuis le 1er juillet 2021
- L'AOM locale devient l'acteur légitime pour l'organisation des services de mobilité à l'intérieur de son périmètre
- Un outil au service de ces nouvelles AOM, le Plan de Mobilité Simplifié : document de planification pour décliner de manière opérationnelle la stratégie de mobilité
- Cette démarche menée à l'échelle de la CCOV aboutira ainsi à un document global de planification qui sera le Plan de Mobilité Simplifié du territoire...
- ... dont le volet « Mobilités Douces » sera décliné dans un Schéma des Mobilités Douces.
- Cette étude constituera un réel outil programmatique :
 - Une feuille de route opérationnelle en matière de mobilité à l'échelle du territoire
 - Traduite sous la forme d'un plan d'actions opérationnelles et cohérentes en adéquation avec les finances locales, et préoccupations écologiques et sociales, propres au territoire.

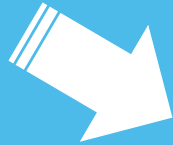
- ✓ Une démarche décomposée en 4 phases techniques et une phase transversale de concertation :





1

La stratégie du Plan de Mobilité Simplifié



La co-construction de la stratégie



Un panel varié avec des élus de la CCOV, des habitants, des représentants de structures publiques, privées et associatives ...



Atelier 1 : le 28 avril 2022

37 participants, répartis en 5 sous-groupes

- Un partage des conclusions du diagnostic et de l'enquête population soumis aux participants ;
- Un travail, en sous-groupes, qui a permis de :
 - Déterminer les besoins de déplacements des habitants ;
 - Recenser les difficultés rencontrées par les habitants pour répondre à leurs besoins de déplacements ;
 - Identifier puis hiérarchiser les enjeux pour répondre à ces difficultés ;

Atelier 2 : le 24 mai 2022

27 participants, répartis en 4 sous-groupes

- Partage de la synthèse du 1^{er} atelier
- Déterminer les cibles prioritaires du PdMS ;
- Construire dans chaque « sous groupes » un scénario de pistes d'actions pour répondre aux enjeux identifiés lors de l'atelier 1 ;

- 18 enjeux / axes stratégiques opérationnels identifiés par le bureau d'études au départ. synthèse des réflexions sur les enjeux opérationnels :

7 enjeux prioritaires retenus

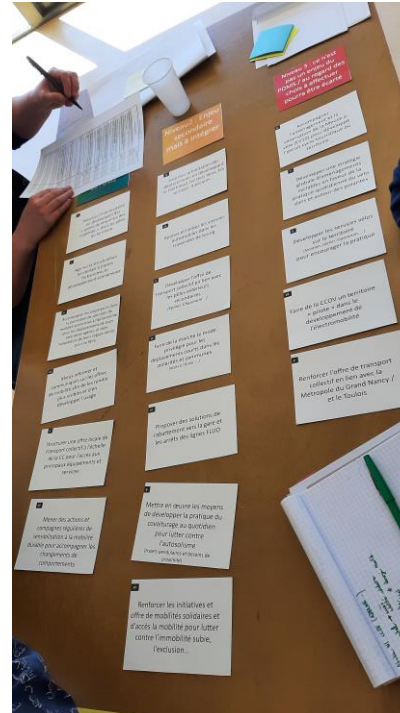
7 enjeux plus secondaires à intégrer dans la stratégie

3 enjeux ajoutés dont 2 ont été intégrés à d'autres

4 enjeux non retenus au regard des choix à effectuer



Un certain consensus s'est dégagé avec 7 enjeux prioritaires et 7 secondaires retenus visant à former le socle de la stratégie du PdMS



Les enjeux prioritaires

4



Structurer une offre locale de transport collectif à l'échelle de la CC pour l'accès aux principaux équipements et services



1

Mieux informer et communiquer sur les offres de mobilité afin de les rendre plus visibles et d'en développer l'usage

5



Renforcer l'offre de transport collectif en lien avec la Métropole du Grand Nancy / et le Toulois

2

Développer une stratégie globale d'aménagements cyclables en faveur de la pratique quotidienne du vélo dans et autour des polarités



3

Développer les services vélos sur le territoire (location, atelier réparation, ...) pour encourager la pratique

6



Favoriser l'intermodalité en développant des « points de rencontre des mobilités » dans les pôles du territoire

7



Renforcer les initiatives et offre de mobilités solidaires et d'accès la mobilité pour lutter contre l'immobilité subie, l'exclusion...

Les enjeux plus secondaires mais à intégrer dans la stratégie de mobilité

9



Développer l'offre de transport collectif en lien avec les pôles extérieurs secondaires (Epinal, Chaumont, Dijon/Lyon...)

8



Mener des campagnes régulières de sensibilisation à la mobilité durable pour accompagner les changements de comportements

13



Favoriser la limitation des déplacements en développant le télétravail, les tiers lieux, les services itinérants...

11



Mettre en œuvre les moyens de développer la pratique du covoiturage au quotidien pour lutter contre l'autosolisme (trajets pendulaires et besoins de proximité)

12



Accompagner les employeurs dans la promotion de solutions de mobilité alternative à l'autosolisme pour les déplacements de leurs salariés et agents, et dans l'adaptation de leurs organisations pour ce faire

10



Proposer des solutions de rabattement vers la gare et les arrêts des lignes FLUO

14



Apaiser et limiter les vitesses automobiles dans les traversées de bourg

- 33 pistes d'actions potentielles proposées en déclinaison des 14 enjeux retenus (*certaines communes à plusieurs enjeux*) soumises à chaque sous-groupe. A classer en 4 niveaux de priorité pour construire son scénario :
 - 12 actions classées « prioritaires / socle de la stratégie » ;
 - 6 actions complémentaires pour parfaire la stratégie ;
 - 6 pistes de réflexion possibles mais hors du Plan de Mobilité ;
 - 7 actions « inclassables » car aucun consensus ou tendance ne se dégage !
 - 1 piste d'action ajoutée à arbitrer !
 - 4 pistes ajoutées intégrées à celles existantes ;
 - 2 actions à écarter.



Un arbitrage nécessaire

Présentation des « résultats bruts » afin d'arbitrer certains éléments de la stratégie : enjeux et/ou pistes d'actions !



Les pistes d'actions « à intégrer dans le PdMS selon les participants » apportent-elles une réponse à tous les enjeux retenus lors des ateliers ?

Sinon, retirer un ou des enjeux ou compléter le plan d'action ?

Que faire des 8 actions inclassables / ajoutés ?

Intégrer toutes ces actions ? Certaines d'entre elles ? Aucune ?

Quelle cohérence des pistes d'actions avec les attentes des habitants à travers l'enquête réalisée lors de la phase diagnostic de l'étude ?

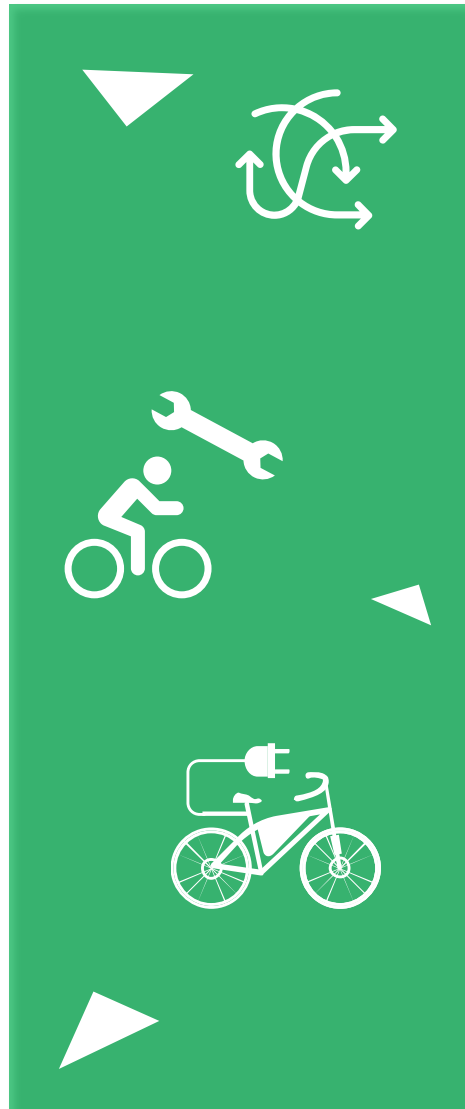
Supprimer / Réintégrer des actions pour mieux coller aux résultats de l'enquête ?



Détail du plan d'actions retenu



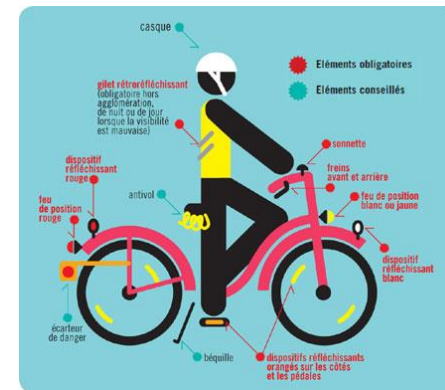
- Le plan d'actions global est composé de **18 actions** ;
- A ce stade, **les actions n'ont pas de priorité entre elles** ;
- Pour faciliter sa lisibilité, **le plan d'actions est présenté autour de 5 grands axes d'intervention.**



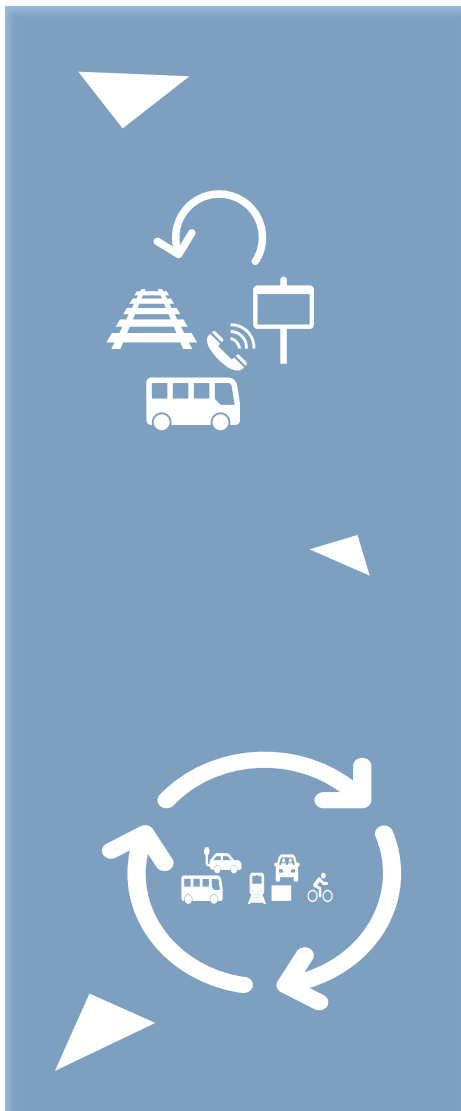
Action 1 : Mettre en œuvre les itinéraires prioritaires définis dans le Schéma Directeur Cyclable mené conjointement ;

Action 2 : Accompagner la structuration et l'implantation d'une association d'usagers du vélo pour animer la politique locale (*animations diverses, atelier réparation, parcours remise en selle...*) ;

Action 3 : Développer un service de location de moyenne et longue durée de VAE à destination des habitants ;



Les actions visant à développer l'usage des TC et améliorer l'intermodalité



Action 4 : Restructurer la ligne existante du NEOBUS afin de mieux répondre aux habitants de Neufchâteau ;

Action 5 : Engager des discussions avec la Région afin de renforcer l'offre et d'améliorer la qualité de services de la ligne TER Nancy/Dijon passant par Neufchâteau ;

Action 6 : Engager des discussions avec la Région afin de renforcer et optimiser l'offre de services des lignes FLUO (L10 et L42) à destination de Chaumont, Epinal/Mirecourt (*comité de ligne avec autres AOM*) ;

Action 7 : Aménager la gare de Neufchâteau en véritable Pôle d'Echange Multimodale (PEM) et développer "des Points de Rencontre des Mobilités" sur les pôles secondaires (Liffol-le-Grand, Châtenois, Gironcourt-sur-Vraine, Martigny) ;

Action 8 : Etudier la mise en place d'une offre de Transport A la Demande (TAD) par bassin, reliant les communes à leur polarité de proximité, Neufchâteau, Liffol-le-Grand ou Châtenois (*si non desservies par l'offre actuelle*) ;

Les actions visant à tendre vers une utilisation partagée et vertueuse de l'automobile

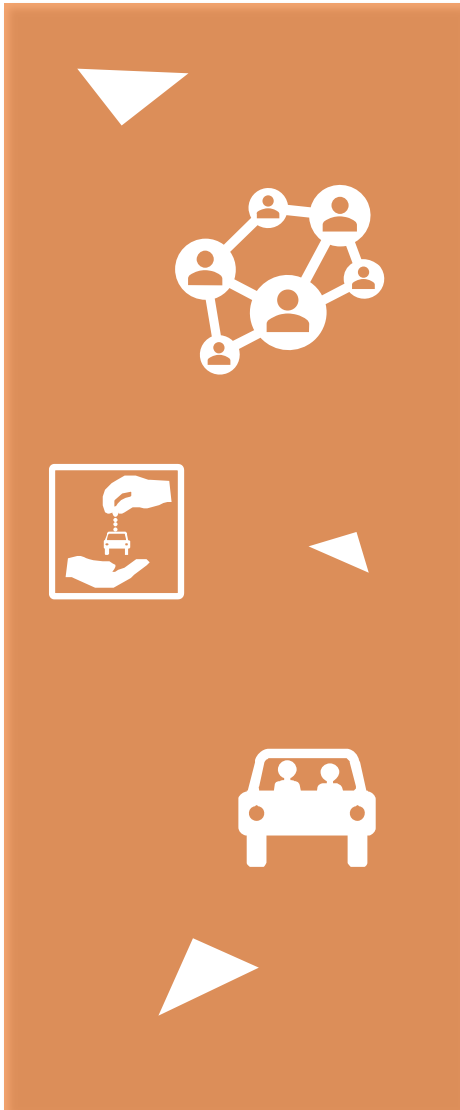
Action 9 : Créer un réseau d'aires de covoiturage aux abords des axes structurants sur le territoire ;

Action 10 : Développer des lignes de covoiturage dynamique en rabattement vers la gare de Neufchâteau ;

Action 11 : Expérimenter une ligne de covoiturage dynamique entre la CCOV et la CC Terres d'Eau et/ou la CC Mirecourt Dompaire ;

Action 12 : Expérimenter la mise place de véhicules en autopartage (certains pôles de proximité, gare de Neufchâteau) ;

Action 13 : Créer les conditions favorables au développement de stations de BioGNV en relation avec les méthaniseurs du territoire ;





Action 14 : Promouvoir les lignes scolaires comme solution de rabattement vers les pôles pour des trajets occasionnels des captifs (*une cartographie des lignes*) ;

Action 15 : Créer un guide/plateforme de la mobilité sur le territoire, pour rassembler et faire connaître les offres de mobilité et faire avec le lien avec FLUO ;

Action 16 : Organiser des événements (*fête de la mobilité, slow up, challenge au travail, on s'y rend autrement",...*) pour promouvoir et sensibiliser aux solutions alternatives de mobilité et encourager le changement de comportement ;



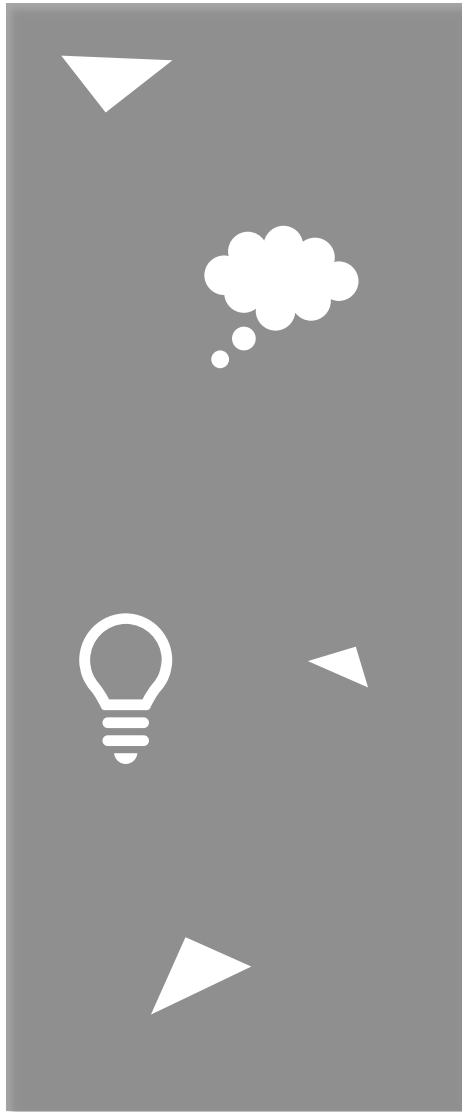


Action 17 : Développer un garage solidaire, avec location multimodale (VAE, 2RM, voiture...) à vocation sociale à l'échelle globale du territoire (*en complément de la plateforme Wimoov*) ;

Action 18 : Développer un réseau d'ambassadeurs bénévoles par bassin de proximité (*dans les MFS...*) qui réalisent des « présentations/animations/diagnostic individuel » pour faire découvrir l'offre locale ;



6 pistes de réflexion possibles mais hors PdMS (selon opportunités...)



1. **Engager avec les entreprises du territoire une réflexion autour du versement mobilité** qui pourrait être instauré auprès des employeurs pour financer certaines actions de la politique mobilité et notamment une ou des lignes régulières de transport ;
2. **Développer un réseau d'autostop participatif** (*de type Rézo-Pouce*) ;
3. **Encourager et accompagner le développement d'un panel de services itinérants** pour limiter les besoins de déplacements des populations et l'immobilisation subie (*camion itinérant médicalisé,...*) ;
4. **Faire la promotion auprès des écoles, associations sportives, de loisirs ou culturelle... des plateformes de covoiturage existantes** (*Keepmove, Kidmoove, Zouzoucar ...*) adaptées à ce type d'usages du quotidien (*trajet des activités des enfants...*) ;
5. **Mise en place de vélos en libre-service/location courte durée** sur une station en gare pour les visiteurs....
6. **Recruter un chargé de mission mobilité** pour structurer l'exercice de la compétence à l'échelle de la CCOV;



2. Stratégie du schéma des mobilités douces



Deux ateliers pour définir le maillage dans le cadre du schéma des mobilités douces



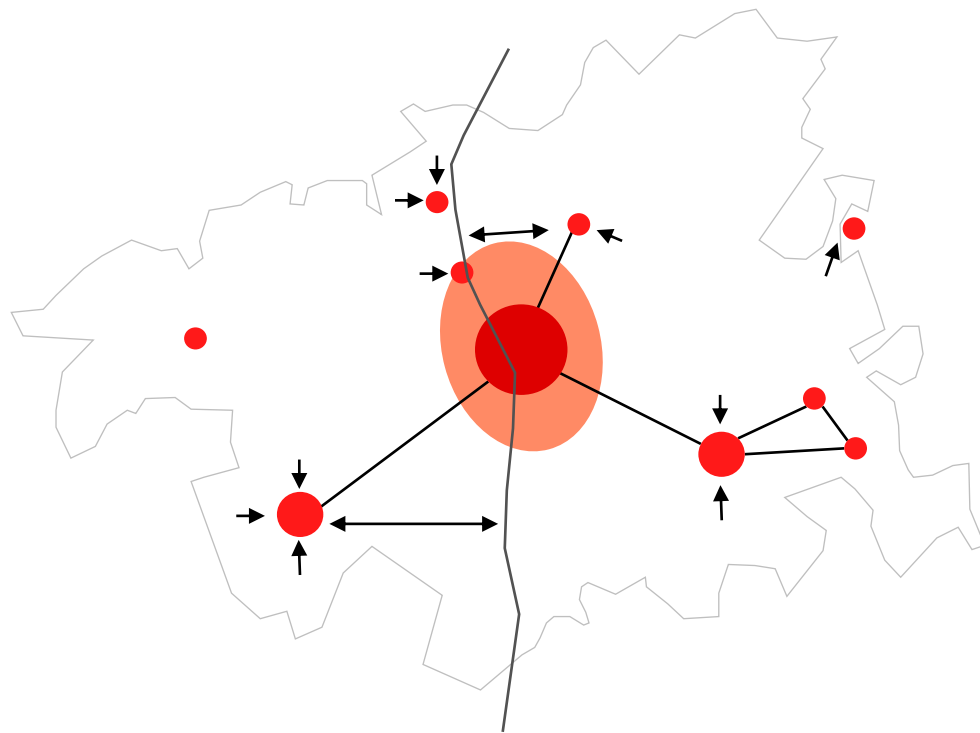
Atelier 1 : le 11 mai 2022
30 participants, répartis en 4 sous-
groupes

Atelier 2 : le 9 juin 2022
27 participants, répartis en 4 sous-
groupes



Les participants étaient des élus des communes et de la CCOV, des habitants, des représentants de structures publiques, privées et associatives ...

- ✓ Il assure les liaisons intercommunales internes et externes à la CCOV présentant un potentiel de déplacements utilitaires* intéressant
- ✓ Il dessert les principaux pôles générateurs à vocation intercommunale (collèges, lycées, zones commerciales, points d'intérêt touristique) ainsi que des secteurs d'activités économiques (ZAE)
- ✓ Il assure le rabattement vers les pôles d'intermodalité du territoire : gare et arrêts de car
- ✓ Il connecte certaines communes à la colonne vertébrale que représente la véloroute de la Meuse (EV19), et qui présente des fonctions mixtes d'usages (cyclotourisme, loisir, utilitaire)



**un déplacement est dit « utilitaire » lorsqu'on se déplace vers une destination précise, par exemple aller au travail, à l'école, faire ses courses un commerce, etc.*

Déroulé des deux ateliers de définition du maillage dans le cadre du schéma des mobilités douces



Un travail sur carte sur deux secteurs (ouest/est) avec des zooms sur Liffolle-Grand, Châtenois et Neufchâteau.

Atelier 1 :

- Juger de la pertinence des propositions des liaisons définies par le BE ;
- Retenir, modifier, écarter les tracés ;
- Ajouter de nouvelles propositions



*Synthèse
intermédiaire*



Atelier 2 : 3 étapes :

- Etape 1 : arbitrer les itinéraires qui n'ont pas fait consensus à l'atelier 1 et se prononcer sur les nouvelles propositions
- Etape 2 : définir la vocation des itinéraires

✓ 44 itinéraires proposés initialement par le BE :



Le travail sur la vocation des itinéraires nécessaire suite au premier atelier

- ✓ Pour contenir le coût du schéma et concentrer les réalisations sur les secteurs les plus stratégiques pour les déplacements du quotidien, un travail sur la vocation des itinéraires a été réalisé.

- ✓ 2 types d'itinéraires définis répondant à 2 besoins différents :

- **Itinéraires à vocation « utilitaire » et/ou « mixte »** : accueillant des déplacements du quotidien (travail, course, école...), mais pouvant aussi avoir une vocation de loisir en complément. Il s'agira des linéaires où réaliser des aménagements.



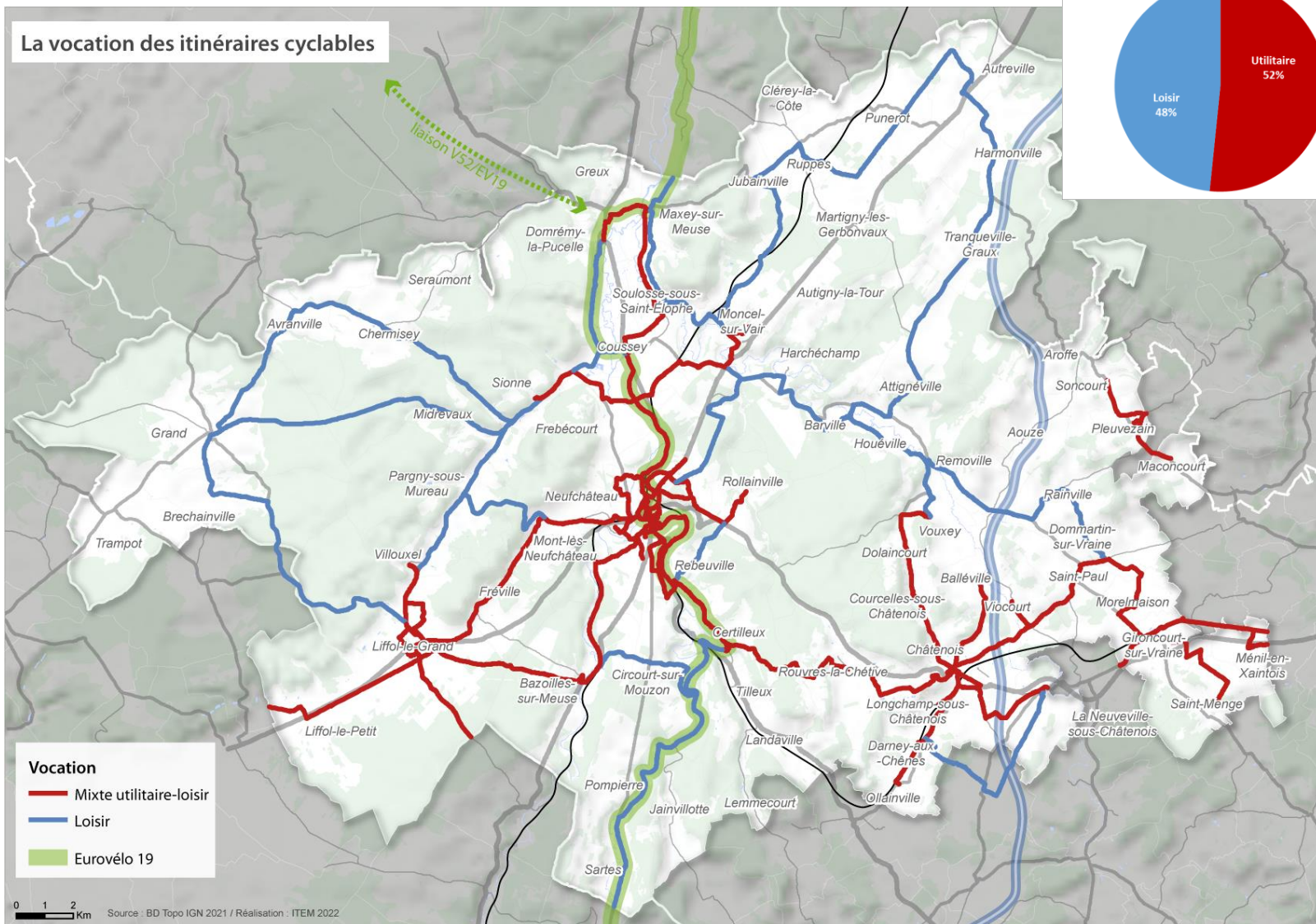
- **Itinéraires à vocation « purement loisir »** : ils servent pour la promenade, les loisirs, mais sont non pertinents pour des déplacements du quotidien, au regard du faible potentiel, de la distance avec les pôles, des lieux desservis... Ils feront l'objet d'un simple jalonnement ou signalétique.



Un maillage de 319 km pour irriguer le territoire

✓ 165 km pour le maillage à vocation mixte utilitaire/loisir

✓ 154 km pour le maillage à vocation de loisir

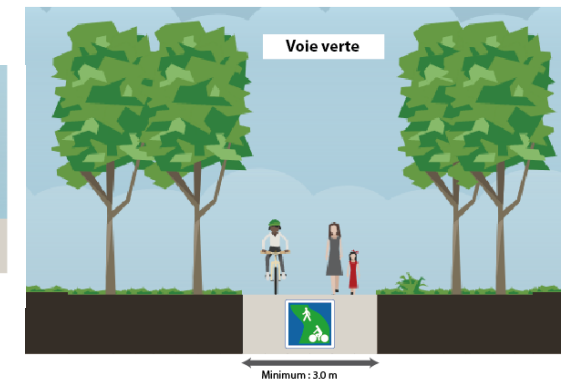
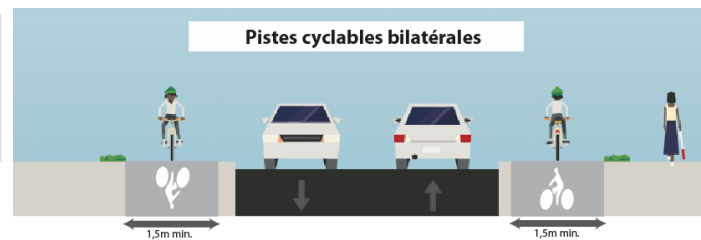
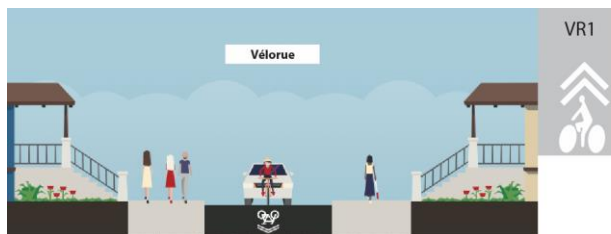
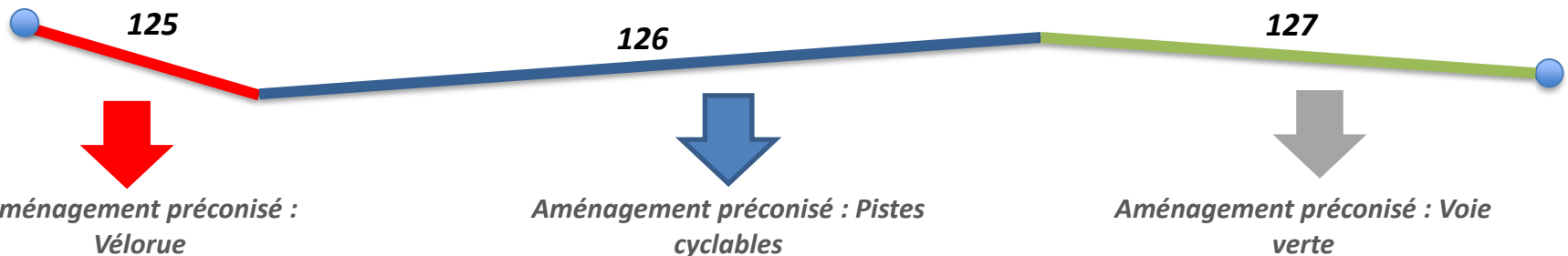


Principe de base pour la définition des aménagements et le chiffrage du maillage cyclable

- ✓ Un maillage découpé en tronçon, eux-mêmes découpés en tronçons de voirie...
 - 49 itinéraires définis (dont 37 à vocation mixte) et détaillés en 482 tronçons
- ✓ Pour chacun des tronçons, une préconisation a été faite en lien avec le potentiel, le trafic, le profil

Exemple :

3 tronçons de voirie distincts et 3 préconisations d'aménagement



Rappel des 3 grandes familles d'aménagement

Les aménagements en site propre



*Piste cyclable, voie verte, ,
route partagée à accès restreint...*

Les aménagements sur chaussée



Bande cyclable, chaucidou

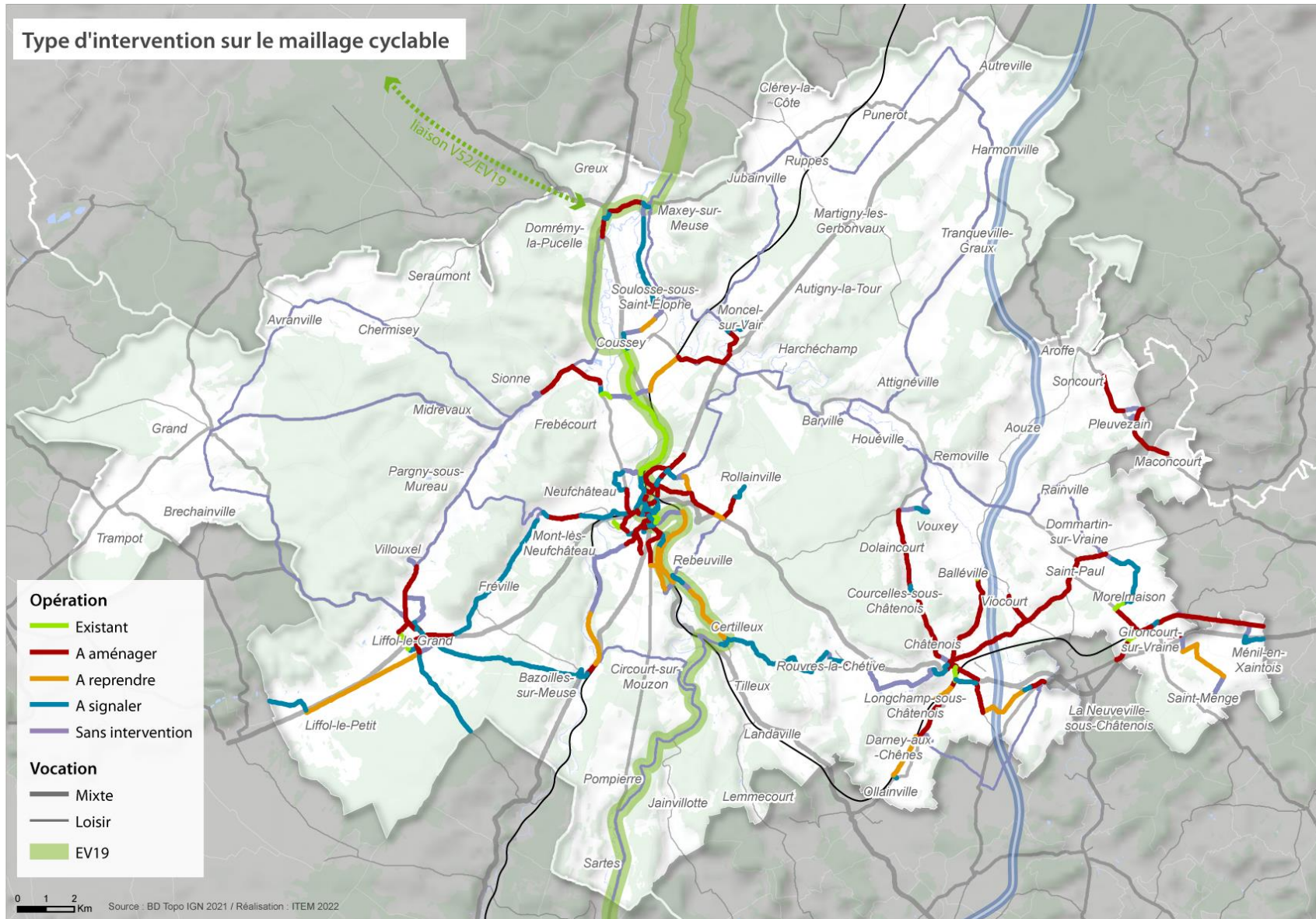
La cohabitation modale



*Zone 30, Zone de rencontre, Vélorue,
double sens cyclable...*

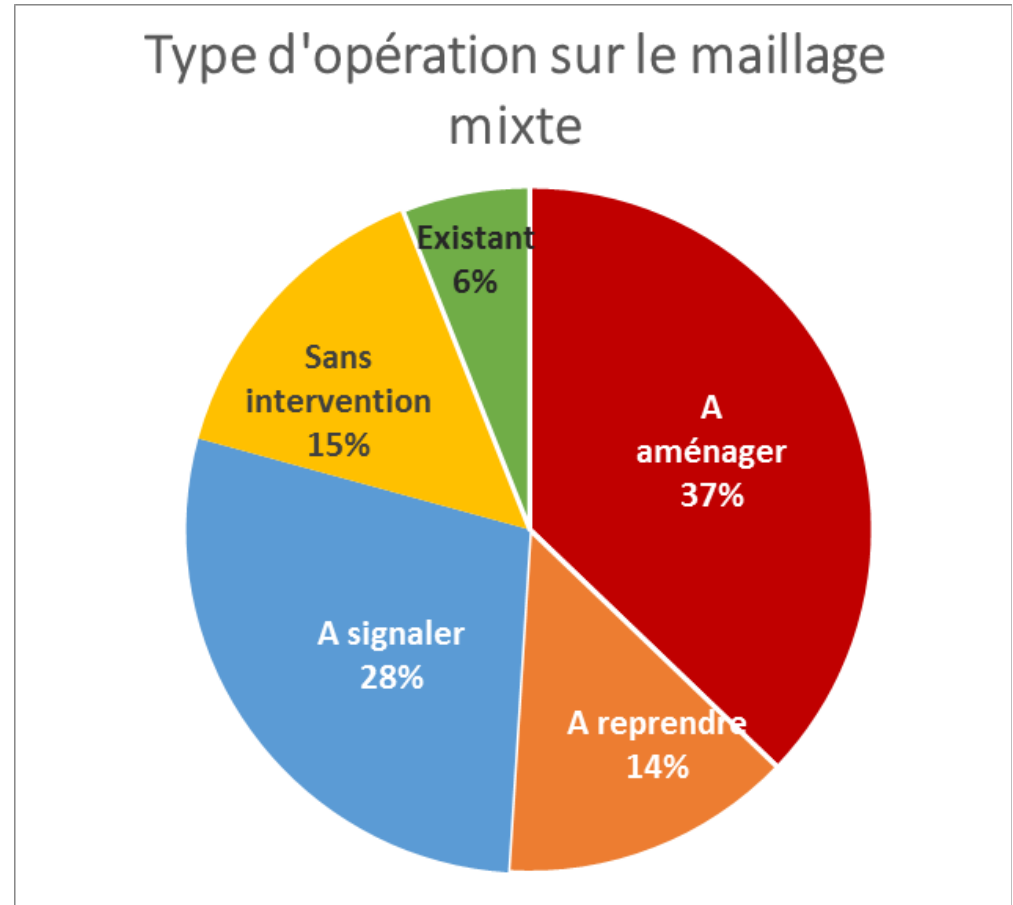
La recherche d'un juste milieu entre aménagements adaptés et pragmatisme financier, mais la nécessité de sécuriser les déplacements sur certains axes induit des investissements lourds

Intervention sur le maillage global hors jalonnement



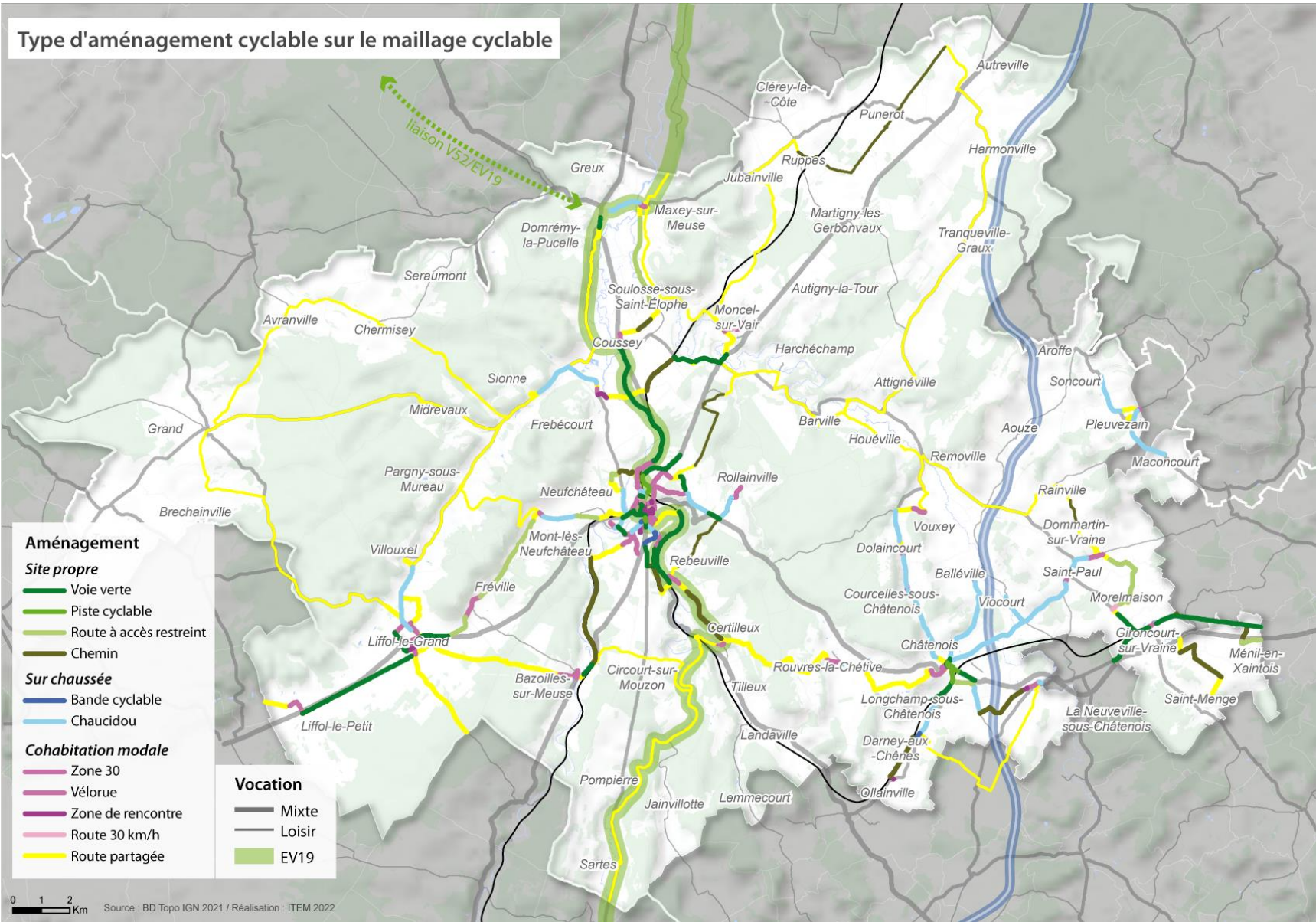
Les interventions sur le maillage mixte : la moitié du linéaire nécessite des travaux de voirie

- ✓ 10 km s'appuient sur des aménagements existants ;
- ✓ 23 km sont des aménagements existants qui nécessitent une reprise ;
- ✓ 24 km n'ont pas nécessité d'être traités (ex. route à faible trafic, uniquement à jalonner) ;
- ✓ 47 km nécessitent simplement l'implantation d'une signalisation (ex. panneau zone 30) et du jalonnement, sans travaux sur la voirie ;
- ✓ 61 km sont à aménager : un aménagement ou une pacification est à créer.



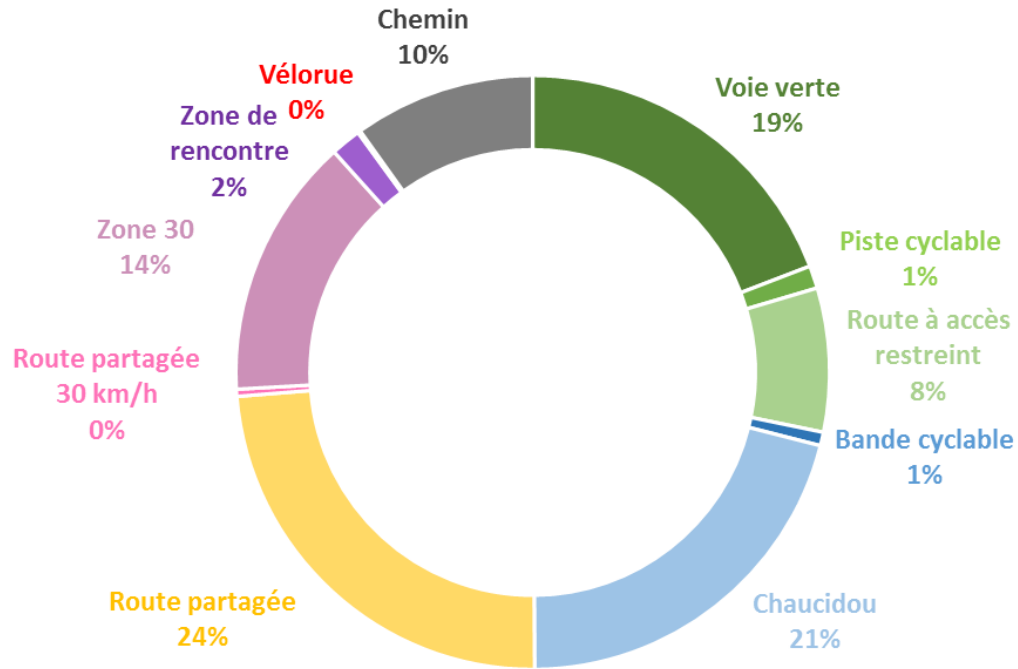
La cartographie des préconisations d'aménagement

Type d'aménagement cyclable sur le maillage cyclable



La synthèse des préconisations d'aménagement

Typologie d'aménagement sur le maillage mixte de la CCOV

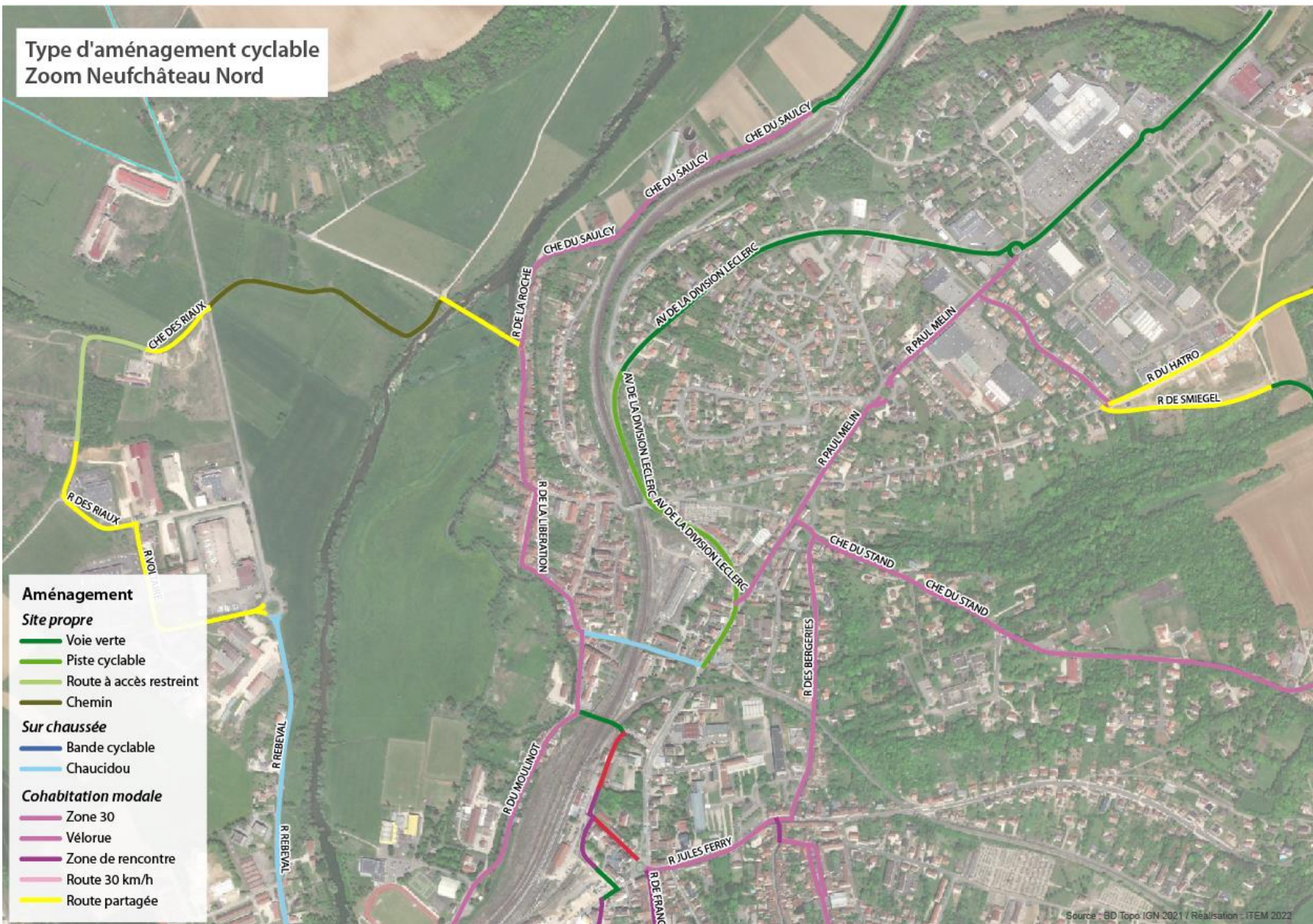


En synthèse sur le maillage mixte :

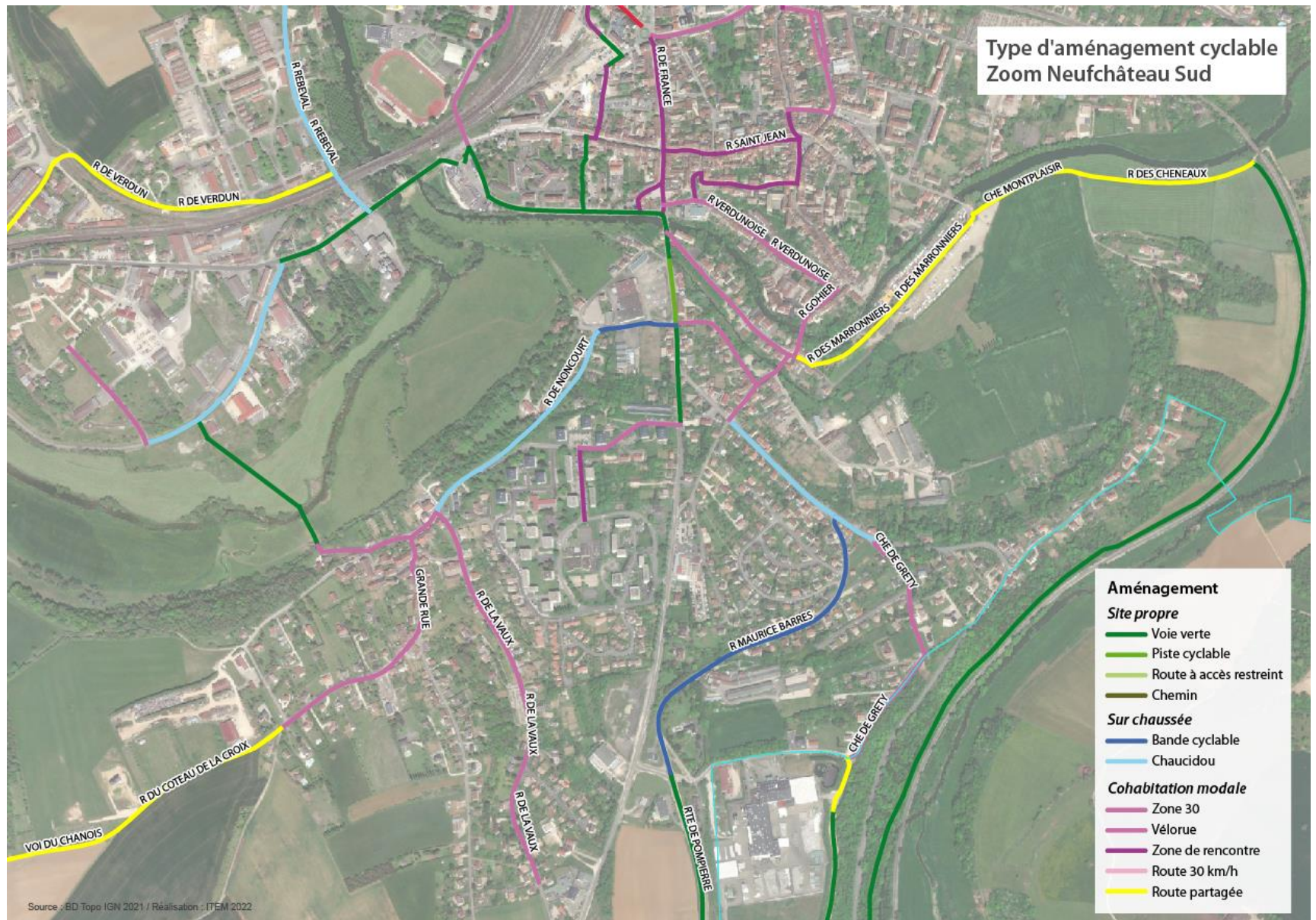
Préconisations	Longueur
Aménagements en site propre	63 km 38 %
Aménagements sur chaussée	36 km 22 %
Cohabitation modale	66 km 40 %

En synthèse sur le maillage loisir :

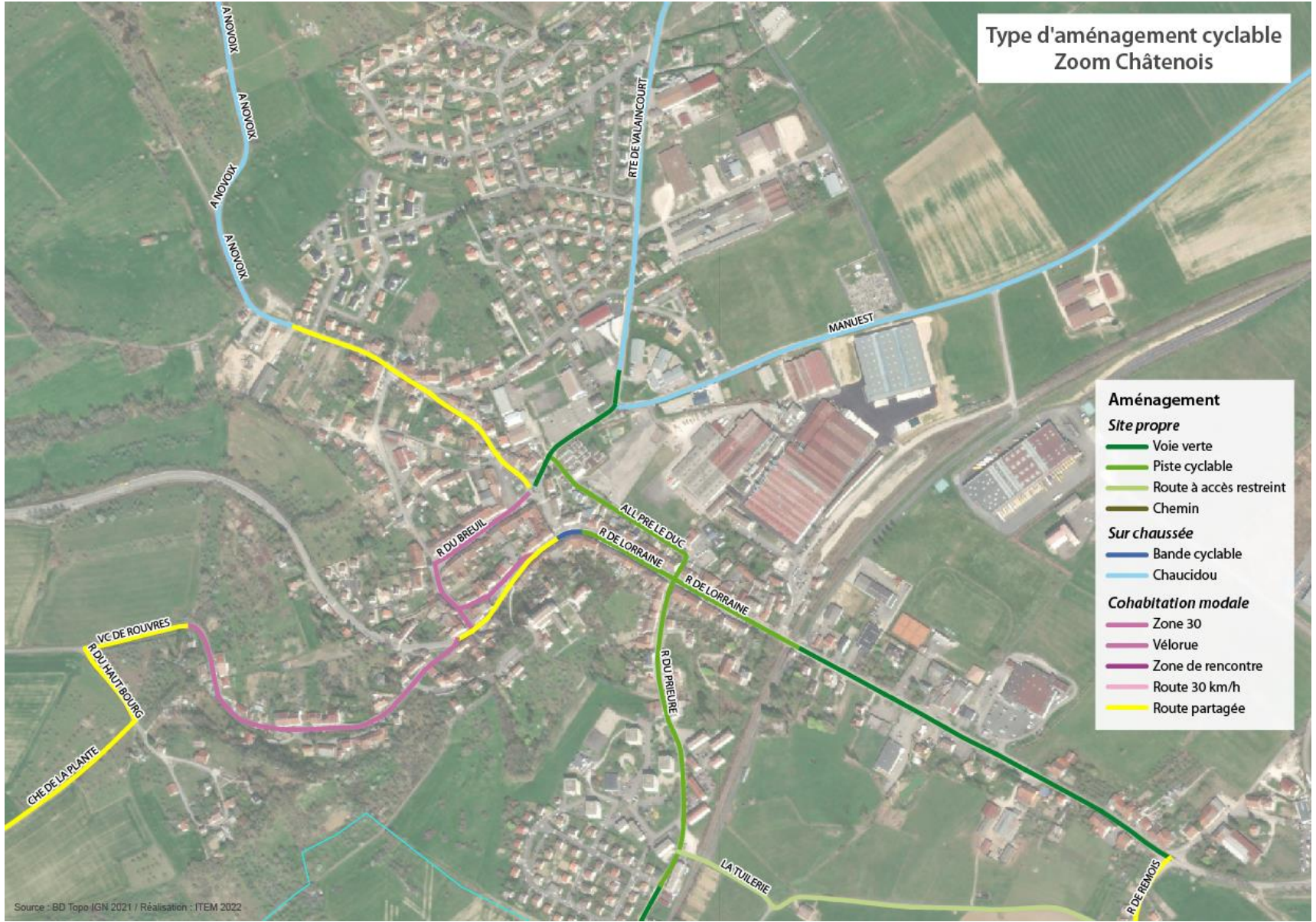
Préconisations	Longueur
Aménagements en site propre	14 km 9 %
Cohabitation modale	140 km 91 %



Zoom sur Neufchâteau (sud)







Source : BD Topo IGN 2021 / Réalisation : ITEM 2022

✓ Sur la base des aménagements envisagés sur chaque tronçon de voirie :

- chiffrage estimatif par ratio de chaque tronçon,
- décliné selon l'importance de l'intervention (*ex création d'une voie verte sur un chemin existant, sur accotement....*)



coûts par ratio au mètre linéaire pour les différents types d'aménagement (linéaire et franchissement) ou à l'unité pour certains éléments (écluse, plateau piéton positionnés sur le linéaire, etc.)



Intégration des coûts de traitement de 20 intersections délicates (marquage dans giratoire, création d'un îlot central...)



Coût de jalonnement

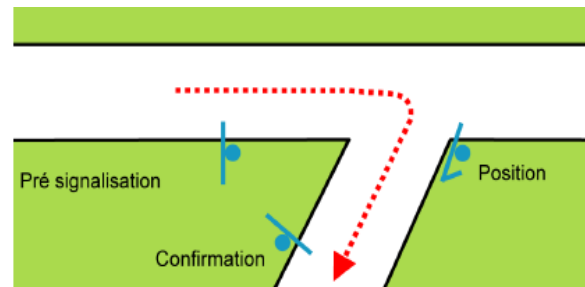
✓ La somme de chaque tronçon + des intersections donne le coût par itinéraire

✓ Objectifs :

- Guider le cycliste tout au long de son parcours sur des itinéraires adaptés et sécurisés ;
- Mettre en valeur les infrastructures réalisées ;

✓ Un jalonnement pertinent :

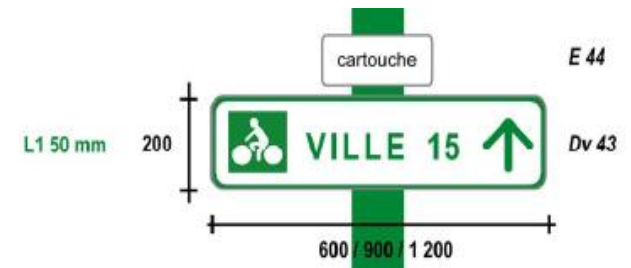
- Uniformité et homogénéité
- Visibilité
- Continuité



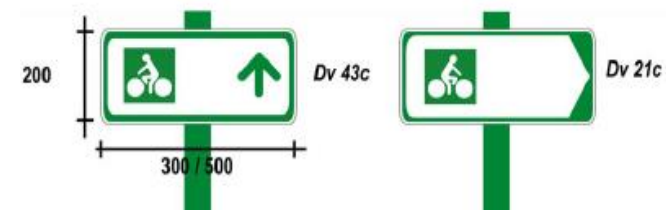
Implantation des panneaux de jalonnement

Type de jalonnement	Linéaire à jalonner	Coût
Jalonnement hors agglomération Directionnel + rappel cycle	274 km	env. 274 k€ (1000 €/km)
Jalonnement en agglomération Directionnel uniquement	45 km	env. 67 k€ (1 500 €/km)
Total	319 km	342 k€

Un coût total du jalonnement estimé à 342 000 € pour l'ensemble du schéma de la CCOV.



Panneau de pré-signalisation et de position sur le maillage mixte






Panneau simplifié (hors agglomération)



Panneau indiquant des pôles générateurs à intégrer sur le maillage mixte



Signalisation de route partagée sur les itinéraires de loisir à rappeler tous les 500 m

Détails des coûts		Maillage mixte	Maillage loisir	Coûts estimatifs
Aménagement du linéaire		7,33 M€	- €	7,33 M€
Traitement des intersections		113 k€	- €	113 k€
Installation du jalonnement		184 k€	158 k€	342 k€
Total		7,62 M€	158 k€	7,78 M€

- *Hors coûts d'acquisitions foncières*
- *Hors coûts de la voie verte de Coussey*

sur 10 ans

778 k€ / an




sur 15 ans

519 M€ / an

Entretien : +/- 400 k€ / an à terme

Une vision moyen/long terme !

Le coût des itinéraires sur les 3 polarités

Détails par commune	Neufchâteau	Liffol-le-Grand	Châtenois
Linéaire du maillage sur la commune	36,8 km	23,5 km	15,9 km
Aménagement du linéaire 	2,27 M€	918 k€	607 M€
Traitement des intersections 	67 k€	- €	46 k€
Installation du jalonnement 	46 k€	25 k€	18 k€
Total	2,38 M€	943 k€	672 k€

- Hors coûts d'acquisitions foncières
- Hors coûts de la voie verte de Coussey

La mise en œuvre du Schéma à l'échelle de la CC : quelles compétences sont à mobiliser ?

- ✓ La réalisation du Schéma est portée par la CCOV. Ce document n'a pas de caractère « opposable », d'obligation de réalisation...
- ✓ La **mise en œuvre opérationnelle** de ce qui sera défini dans le schéma fera appel :
 - A la **compétence d'organisation de la Mobilité** pour le développement de services ;
 - A la **compétence voirie** pour la réalisation des aménagements.
- ✓ La **CCOV** aura la main sur les **services** (en tant qu'AOM locale).
- ✓ La compétence en matière de **voirie** est partagée actuellement entre les **communes** et le **Département pour l'essentiel**.
- ✓ **Ainsi, sur le volet « infrastructures » ce sont les communes et le Département qui auront « théoriquement » en charge la mise en œuvre de ces aménagements.**

La compétence voirie, le rôle de la CCOV, celui des communes... une réflexion qui sera menée en phase 3 de l'étude.



Merci de votre attention

Contact ITEM Etudes & Conseil :

Geoffroy Brischoux

Chef de projet

Tél : 03 81 83 24 71 - 06 62 67 43 09

Brischoux@item-conseil.fr