

Elaboration de 4 Plans de Mobilité Simplifiés

Plan d'action + Avis
PPA / Population

COMMUNAUTE DE COMMUNES
GERARDMER HAUTES VOSGES

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, CONCERTE, 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 | 42 |
| 4 | Orientation n°3 - Développer une mobilité touristique plus vertueuse | 60 |
| 5 | Volet transversal "Communication" | 67 |
| 6 | Synthèse | 70 |

PARTIE IV – ANNEXE : DEFINITION DES INDICATEURS

- | | | |
|---|---|----|
| 1 | Listes des indicateurs généraux | 72 |
| 2 | Listes des indicateurs : transport en commun et covoiturage | 73 |
| 3 | Listes des indicateurs : modes actifs | 74 |

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

- | | | |
|---|--|----|
| 1 | Préambule + détail des avis sollicités et reçus des PPA + population | 76 |
| 2 | Remarques émises par les PPA | 77 |
| 3 | Remarques émises par la population | 84 |
| 4 | Délibérations PPA | 87 |



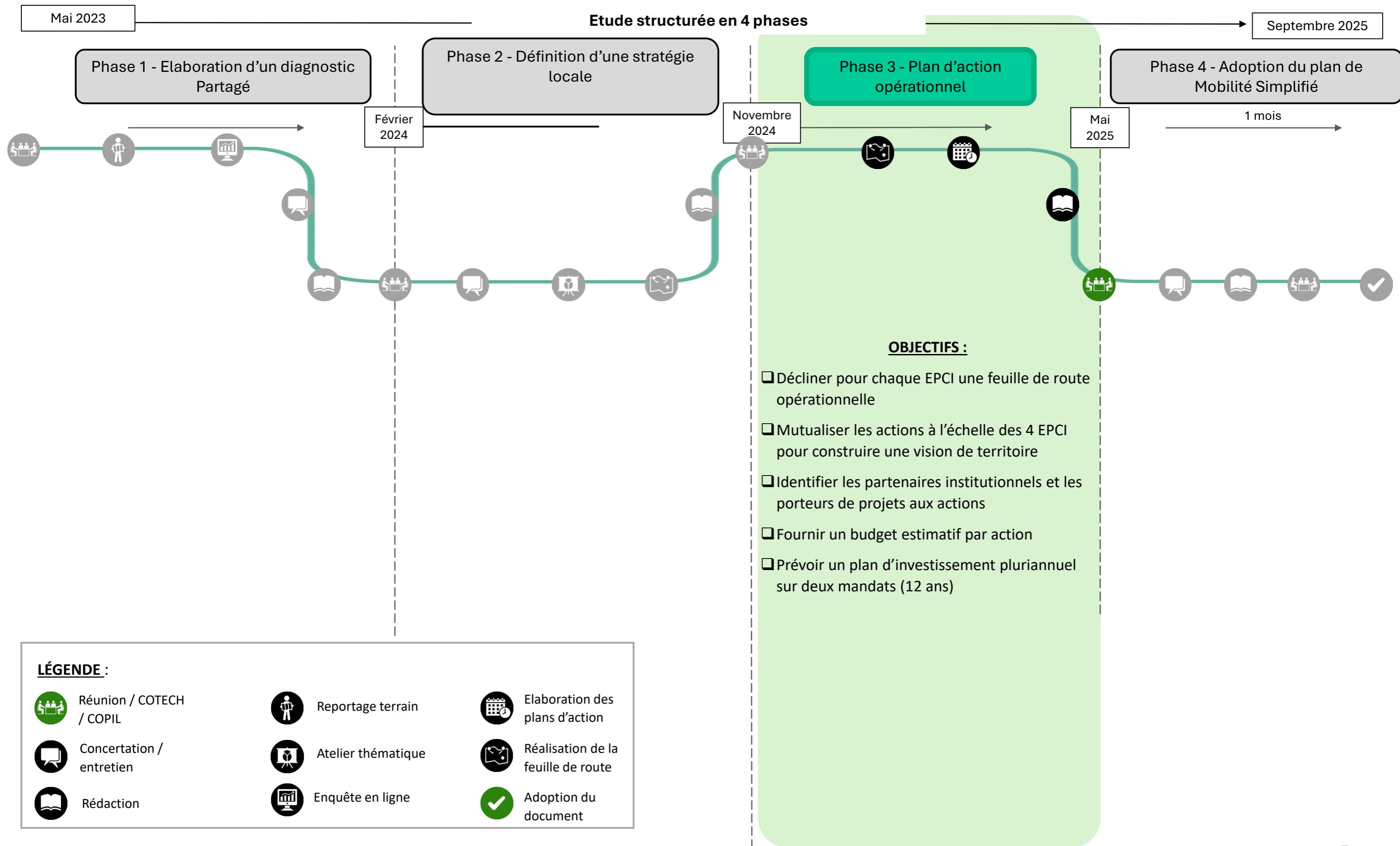
GLOSSAIRE

AOM	Autorité Organisatrice de Mobilité
BAT	Bon à Tirer
BIV	Borne d'Information Voyageur
CAMV	Commissaire au Massif des Vosges
CCBV	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 CONSTRUISTE EN 3 TEMPS :

1^{ER} TEMPS : CONSULTATION DES ÉLUS

- En réponse aux dysfonctionnements de territoire identifiés lors de la phase diagnostic, des enjeux partagés avec les territoires voisins 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 :

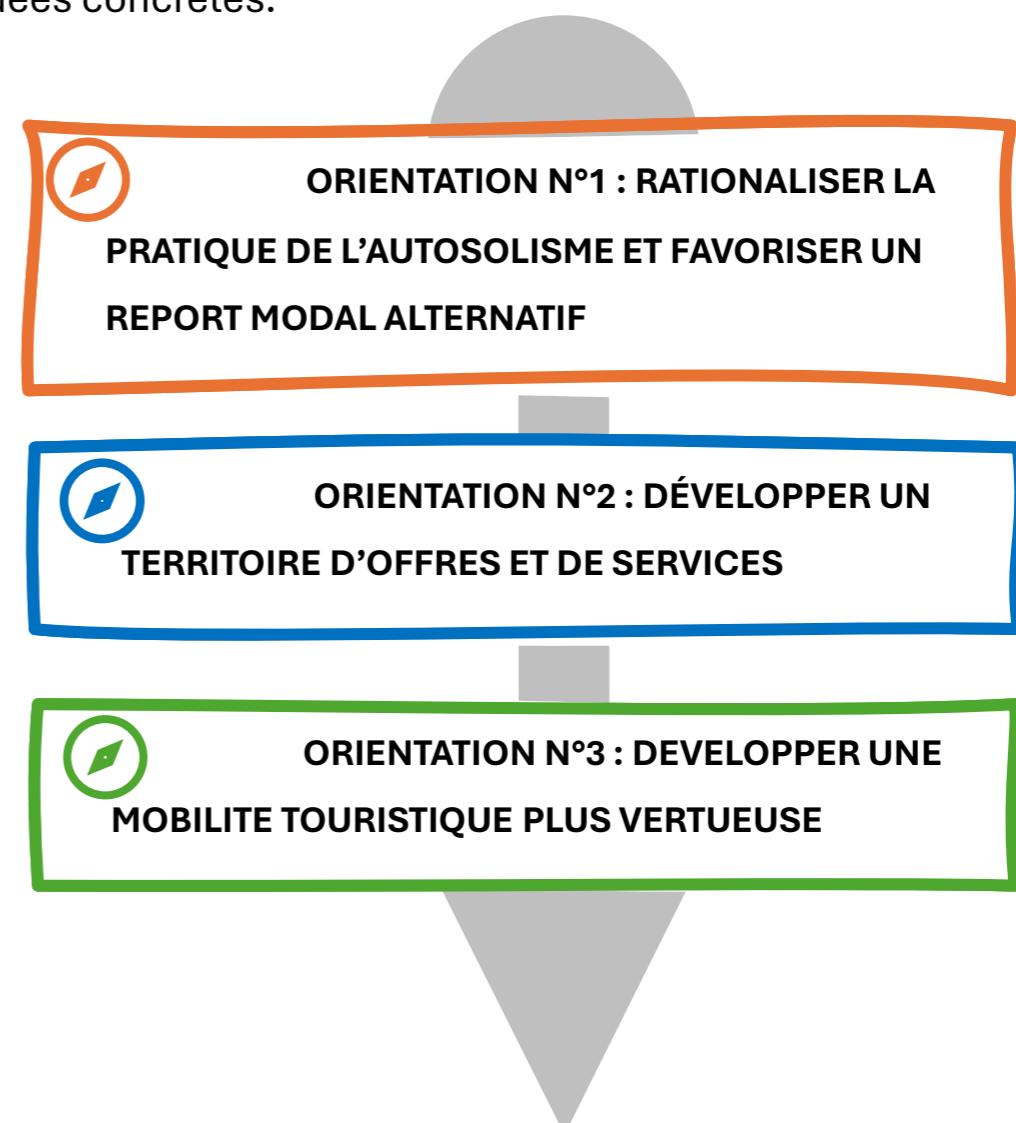
1. **MON VÉCU, MON RESENTI, MES PROBLÈMES**
2. **ET DEMAIN, MON TERRITOIRE IDÉAL**

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

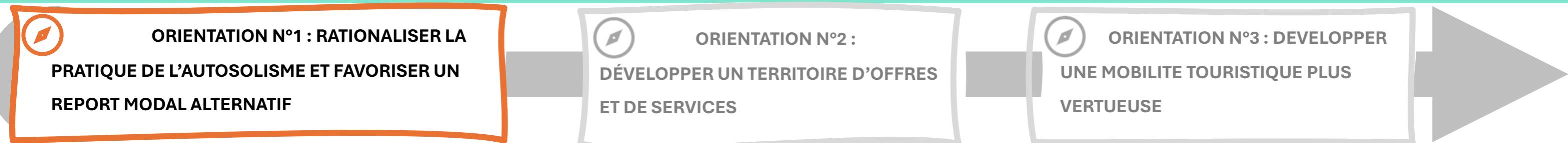
3^{EME} TEMPS : SYNTHESE ET DEFINITION DE LA STRATEGIE DE TERRITOIRE

- Par un travail de synthèse, 3 orientations ont émergé structurant la stratégie de territoire
- **Pour chaque orientation :**
 - 2 pérимètres de réflexion (CCGHV, ZONE DE VIE (territoires voisins)
 - Liste des axes de travail associés à chaque pérимètre

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



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



ECHELLE DU CENTRE-BOURG

- Créer des mini-pôles de mobilité (stationnement automobile et vélo, liaison piétonne...)
- Développer des zones de circulation apaisée
- Aménager des liaisons de moins de 4 km en faveur des modes actifs pour favoriser le report modal
- Sécuriser les aires de covoiturage, autostop, d'arrêt de car, le stationnement cycle
- Sécuriser les déplacements des modes actifs

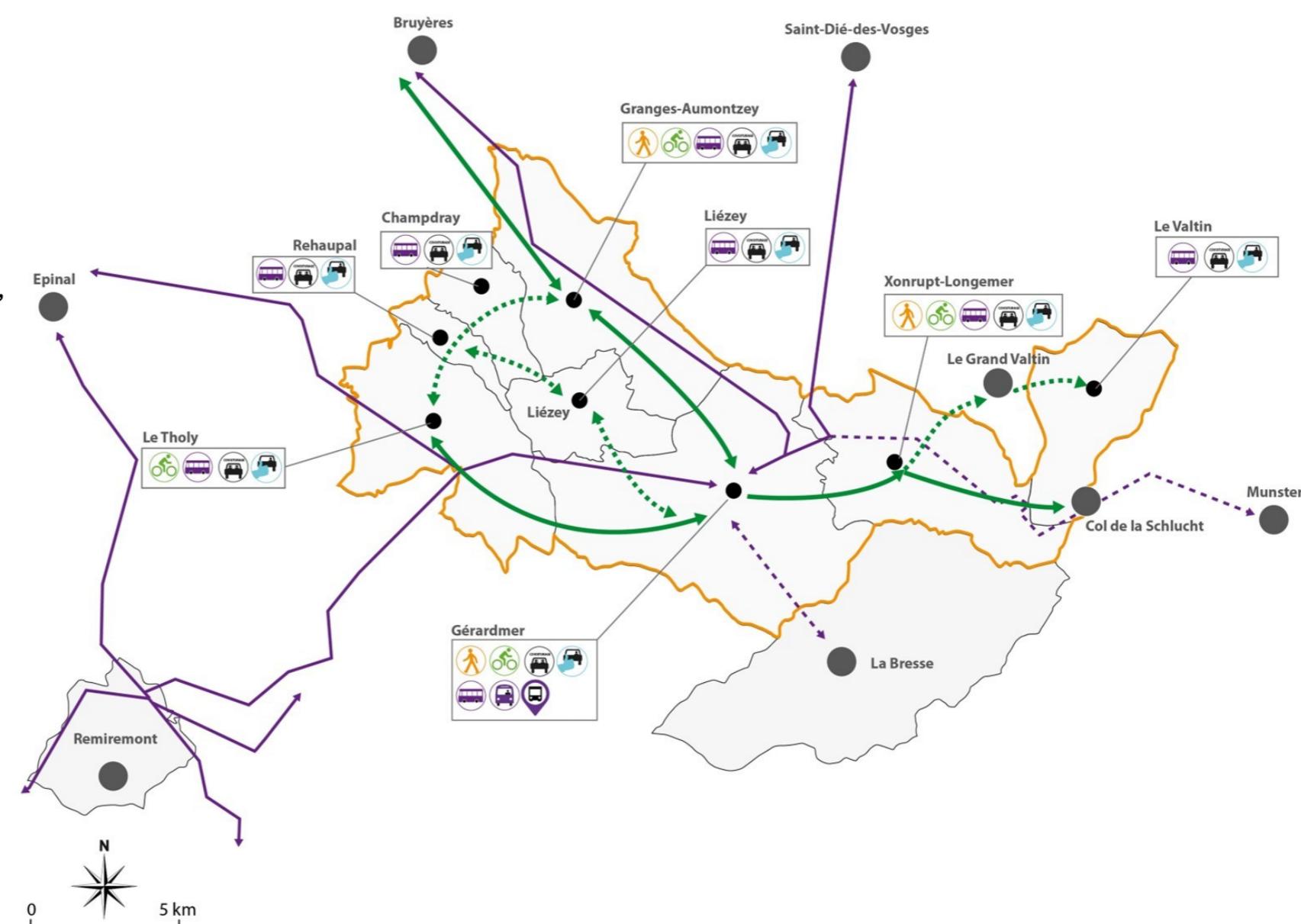
ECHELLE DU TERRITOIRE

- Favoriser le report modal :
- Vers le transport en commun "Car" (fréquence, régularité, lisibilité du réseau, tarification)
- Vers le transport en commun "Transport à la Demande" (Navette, mini-bus comme solution de desserte et de rabattement)
- Vers le covoiturage pour rationaliser les trajets autosolistes
- Vers les cycles pour les trajets de moins de 6 km

EN DEHORS DU TERRITOIRE

- Connecter les cinq gares ferroviaires (Epinal, Remiremont, Saint-Dié-des-Vosges, Bruyères et de Munster) au réseau de transport en commun
- Et l'interopérabilité des services de mobilité

ORIENTATION 1 - CCGHV



Développer en centre-bourg et sur la commune
● Piéton
● Vélo
● Aire de covoiturage
● Autostop
Renforcer le service
● Navette urbaine
Créer un maillage
● Cycle structurant
● Cycle de rabattement
Améliorer / créer des liaisons
● Transport en commun existant
● Transport en commun à créer
● Navette (Transport à la demande, taxi, mini bus)
Améliorer l'accessibilité
● Gare routière
Caractéristique du territoire
● Pôles urbains
● Pôles attractions extérieurs

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



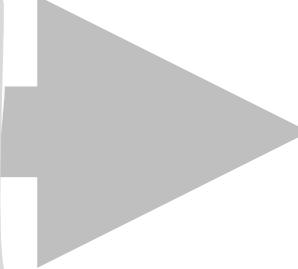
ORIENTATION N°1 : RATIONALISER LA PRATIQUE DE L'AUTOSOLISME ET FAVORISER UN REPORT MODAL ALTERNATIF



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

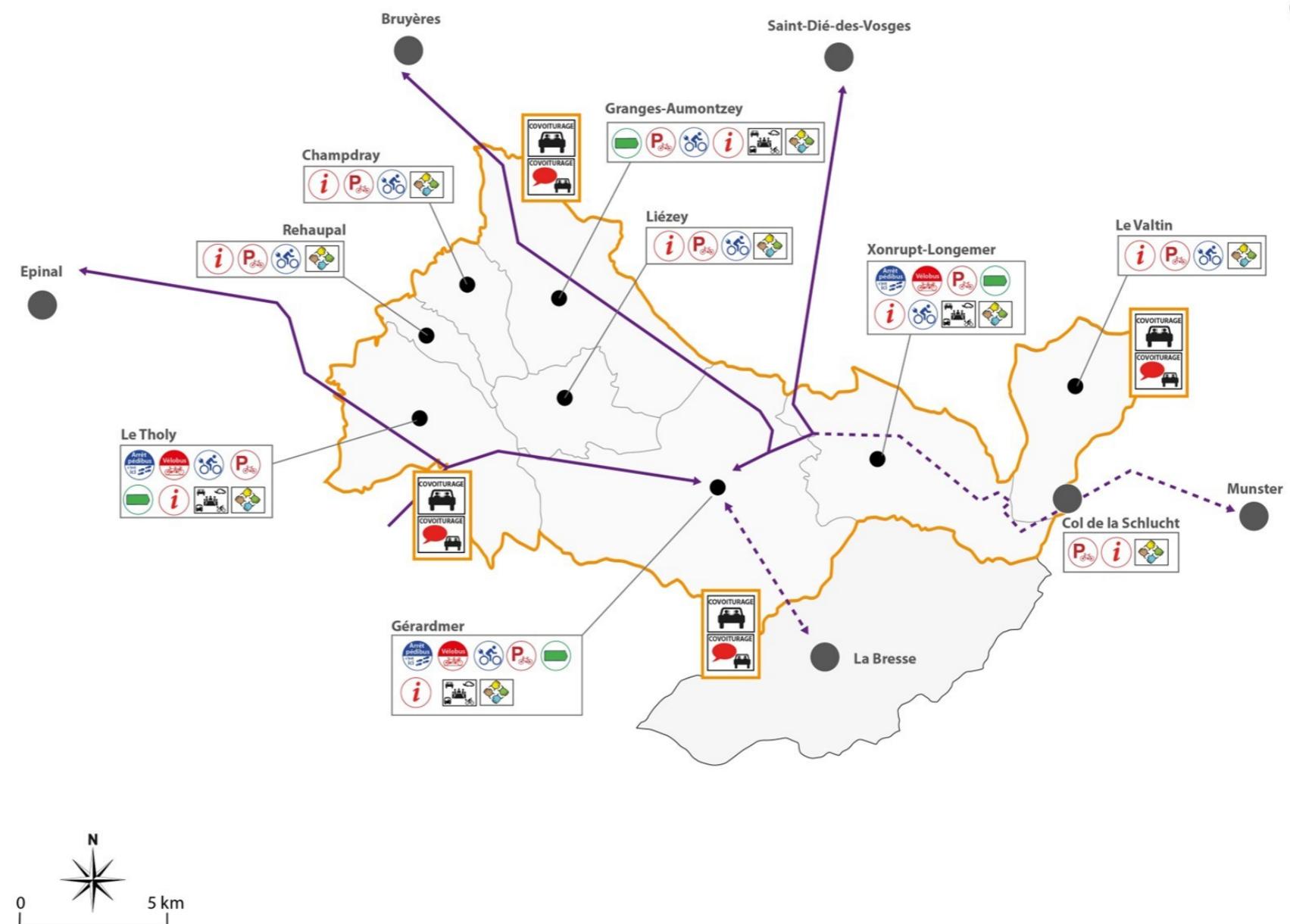


ORIENTATION N°3 : DÉVELOPPER UNE MOBILITÉ TOURISTIQUE PLUS VERTUEUSE



ECHELLE DU CENTRE-BOURG

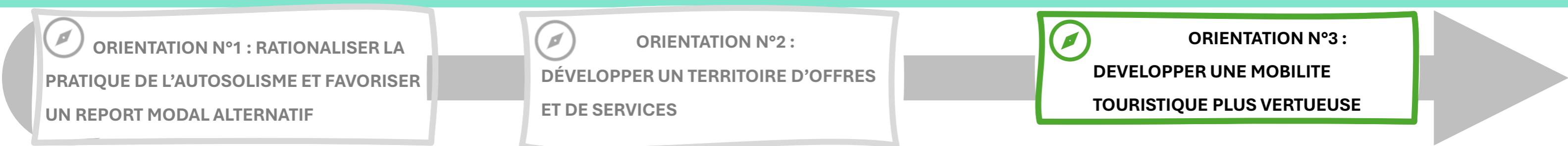
- Communiquer / sensibiliser sur :
 - L'offre de mobilité (transports en commun, covoiturage),
 - Les aménagements (cycles, ZCA) et sur la sécurité routière
- Développer et valoriser des services de mobilité via les acteurs locaux :
 - Transport en commun plus flexible (navette, mini-bus)
 - Mobilité 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 :
 - Des Plans de déplacement entreprise partagés (PDE)
 - Du covoiturage auprès des associations, clubs, pôles scolaires



ORIENTATION 2 - CCGHV

- | | |
|--|--|
| Développer | <ul style="list-style-type: none"> ○ Stationnement cycle ○ Communication (brochure, point info, maison de la mobilité, guichet de la mobilité) ○ Jalonnage piéton / cycle |
| Encourager / Soutenir la mise en œuvre de | <ul style="list-style-type: none"> ○ Plan déplacement entreprise ○ Pour les pôles scolaires, mettre en place un réseau |
| Développer sur tout le territoire | <ul style="list-style-type: none"> ○ Pédibus ○ Vélobus |
| Améliorer / créer des liaisons | <ul style="list-style-type: none"> ○ Transport en commun existant ○ Transport en commun à créer |
| Caractéristique du territoire | <ul style="list-style-type: none"> ● Pôles urbains ● Pôles attractions extérieures |

I.2 : Développer une mobilité touristique plus vertueuse

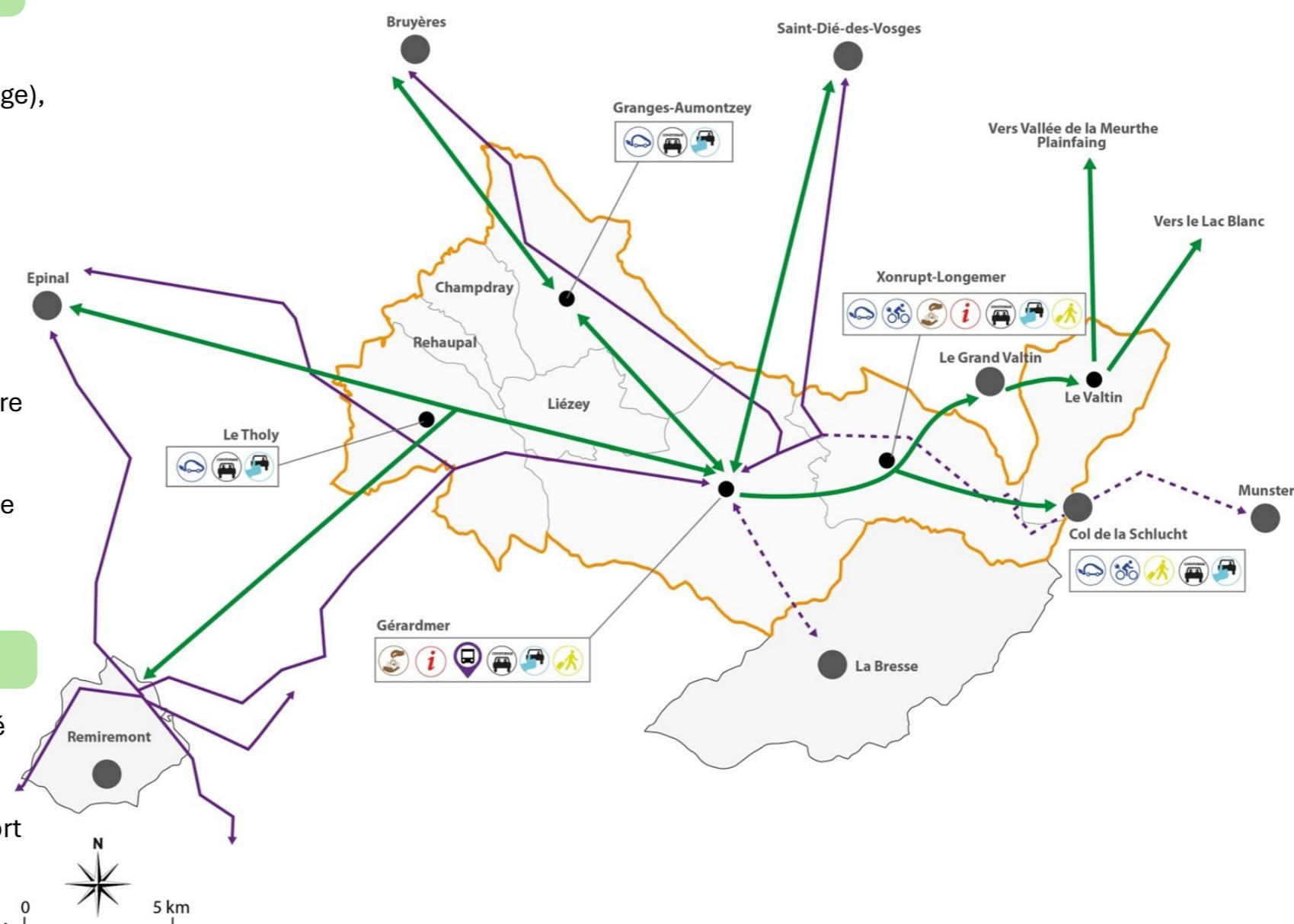


ECHELLE DU TERRITOIRE

- Communiquer / sensibiliser sur :
 - L'offre de mobilité (transports en commun, covoiturage),
 - L'accessibilité des sites touristiques*
- Développer et valoriser :
 - De la gare routière de Gérardmer
 - Des gares ferroviaires (Remiremont, Saint-Dié-des-Vosges, Bruyères et de Munster)
 - Des solutions de déplacement alternatives à la voiture (vélo, car)
 - Un réseau 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'efficience des modes de déplacements alternatifs à la voiture.



ORIENTATION 3 - CCGHV

- Développer sur tout le territoire**
 - Borne électrique voiture
 - Borne électrique vélo
 - Covoiturage
 - Autostop
- Développer**
 - Service de mobilité (location vélo, bagage itinérance...)
 - Communication (brochure, point info, maison de la mobilité, guichet de la mobilité)
- Agir et améliorer l'accessibilité**
 - Gare routière
 - Site touristique
- Créer un maillage**
 - cycle structurant
- Améliorer / créer des liaisons**
 - Transport en commun existant
 - - - - - Transport en commun à créer
- Caractéristique du territoire**
 - Pôles urbains
 - Pôles attractions extérieurs

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

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



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

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

PLAN DE MOBILITE SIMPLIFIE

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

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

DEPLOIEMENT SUR 2 MANDATS (12 ANS)

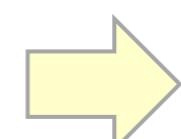
L'échelle temporelle du mandat (6 ans) reflète la contrainte de mise en œuvre politique et ramène à la réalité de terrain.

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

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

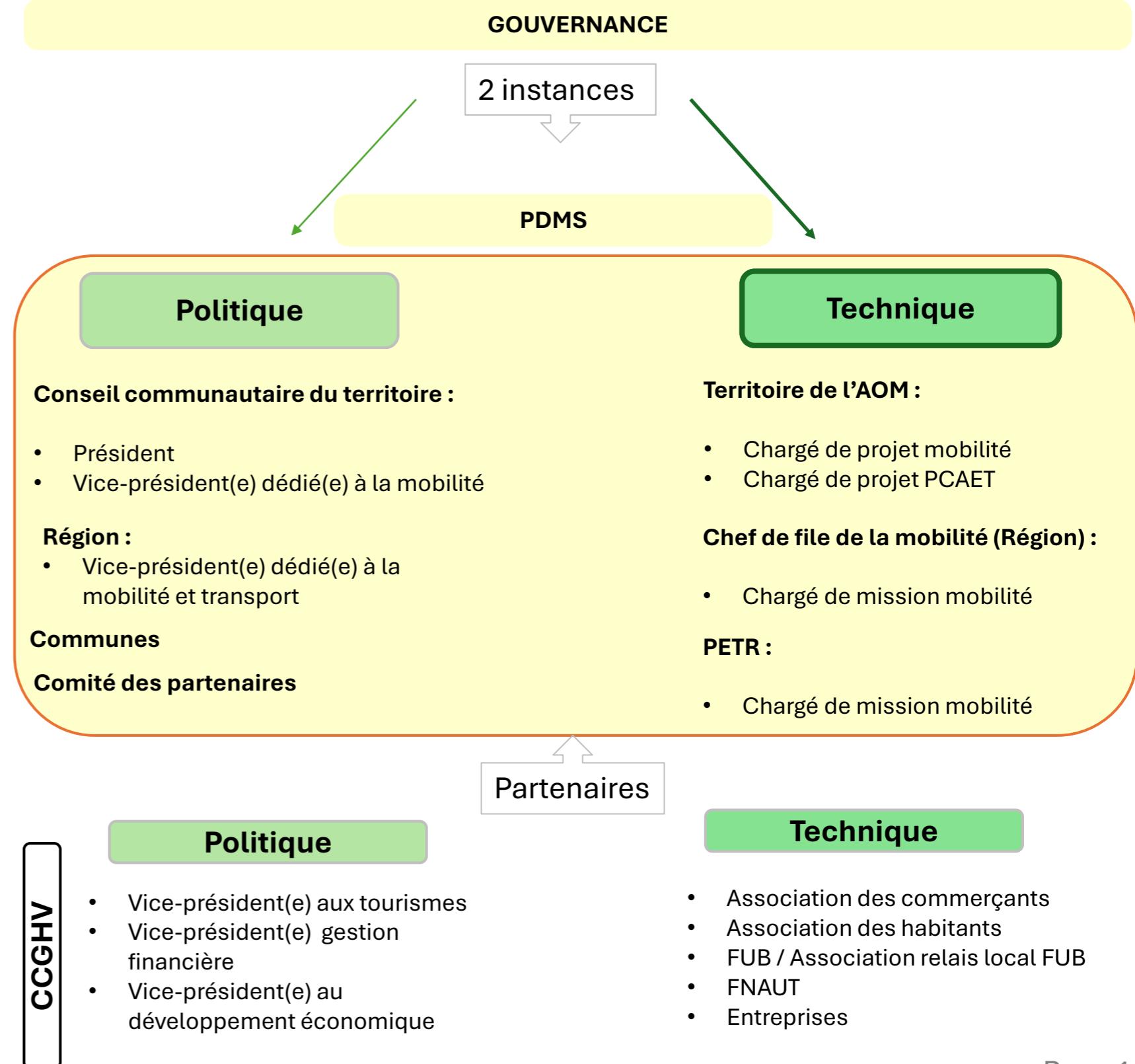
Ces priorités traduisent :

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



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

- Financières
- Administratives – politiques
- Techniques



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

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



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

2

HYPOTHESE DE FINANCEMENT EXTERIEUR : EMPRUNT

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

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

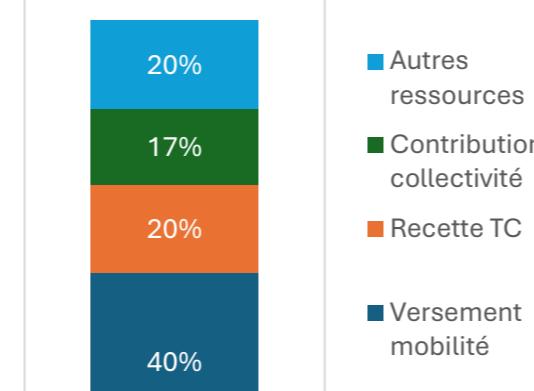
FINANCEMENT INTERNE : CREATION D'UN BUDGET ANNEXE MOBILITE

- Objectifs** : maîtriser 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



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



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 pressentant les clés de lecture pour une appropriation des fiches actions.

PRINCIPES GENERAUX

Modalité de présentation

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

FICHE ACTION

PAGE 1

ACTION N°1.4 : CRÉER UN SERVICE DE NAVETTES À PARTIR DES PÔLES DE MOBILITÉ VERS LES ÉCARTS POUR RÉPONDRE À LA PROBLÉMATIQUE DES DERNIERS KILOMÈTRES

SOCLE

CONTEXTE

- 7 communes sur 8 desservies par une ligne de transport en commun
- Population du territoire vieillissante (4 personnes sur 10 à plus de 60 ans)
- Phénomène d'âge urbain avec notamment la localisation d'habitation dans les écarts => enjeu connecter ces espaces au centre-bourg)

Plan climat: Action en faveur d'une diminution modérée des gaz à effets de serre

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

PUBLIC CIBLE

- Habitants
- Touristes
- Scolaires
- Travailleurs

POINTS DE VIGILANCE

- Pour la navette électrique ou hydrogène : Autonomie de 250 km donc limité la longueur de la boucle ou prévoir recharge
- Pour véhicule autonome : Longueur de l'itinéraire ou de la boucle limitée à 2 km

PLANNING

DÉLAI DE MISE EN ŒUVRE : 20 à 32 MOIS

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

Action additionnelle

Fiche action n°1.1 : Renforcer l'interconnexion de différents modes de mobilité aux "arrêts fluo clés"

Orientation n°1 : Rationaliser la pratique de l'autosolisme et favoriser un report modal alternatif

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.

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

ACTION N°1.4 : CRÉER UN SERVICE DE NAVETTES À PARTIR DES PÔLES DE MOBILITÉ VERS LES ÉCARTS POUR RÉPONDRE À LA PROBLÉMATIQUE DES DERNIERS KILOMÈTRES

SOCLE

3 NIVEAUX D'ACTIONS

Choix de l'exploitation		
Mesuré	Maitrisé	Ambitieux
DÉLÉGATION DE SERVICE PUBLIC (affermage)	CRÉATION D'UNE SOCIÉTÉ PUBLIQUE LOCALE	RÉGIE
Avantage :	Avantage :	Avantage :
<ul style="list-style-type: none"> Gestion du risque externalisé 	<ul style="list-style-type: none"> Absence de mise en concurrence Volonté de rationaliser et maîtriser les coûts 	<ul style="list-style-type: none"> Rationaliser et maîtriser les coûts
Inconvénient :	Inconvénient :	Inconvénient :
<ul style="list-style-type: none"> Prix du contrat 	<ul style="list-style-type: none"> Action limitée au ressort territorial fixé lors de sa création Ne peuvent pas agir pour leur propre compte 	<ul style="list-style-type: none"> Charge des investissements et de fonctionnement

PILOTES ET PARTENAIRES

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

COÛT ESTIMATIF

Niveau Mesuré

- Rémunération du prestataire selon les prix figurants dans le marché public

Niveau Maitrisé et Ambitieux

- Coût d'acquisition du matériel :
 - Thermique : environ 100 000€
 - Électrique : entre 150 000€ et 270 000€ (hors pack)
- Coût de fonctionnement : varie selon la vitesse commerciale, l'amplitude de fonctionnement et la permanence de l'offre au cours de la journée

Par exemple :

- Boucle de 10 km
- Amplitude : 8h à 19h avec un passage aux heures de pointes toutes les 20 min et un passage toutes les 60 min aux heures creuses
- Besoin en matériel et en ETP : 2 véhicules + entre 3,7 et 4,8 ETP
- Coût de fonctionnement : entre 180 000€ et 380 000€ (coût annuel ETP + coûts de dépense du personnel + exploitation des véhicules)

Orientation n°1 : Rationaliser la pratique de l'autosolisme et favoriser un report modal alternatif

Eléments retrouvés

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

Eléments retrouvés

- Sur les actions "SOCLE" : présentation graduelle de niveaux d'aménagements possibles
- Points de réglementation / Eléments de pré-requis / Eléments descriptifs (non exhaustifs)
- Gouvernance : pilotes et partenaires
- Eléments 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 la liaison cyclable Bruyères – Gérardmer
- **Fiche n°1.2** : Aménager un itinéraire cyclable entre Le Tholy, Gérardmer et Xonrupt
- **Fiche n°1.3** : Améliorer l'accessibilité multimodale de la gare routière de Gérardmer
- **Fiche n°1.4** : Evaluer les solutions de transports en commun (navette des marchés de Gérardmer, bus urbain de Gérardmer, navette des marchés de Granges-Aumontzey, car Fluo, navette des crêtes, navette des neiges)
- **Fiche n°1.5** : Créer un service de transport à la demande entre Gérardmer, Granges-Aumontzey, Le Tholy et Xonrupt
- **Fiche n°1.6** : Aménager les centres-bourgs pour la marche et le vélo

ACTIONS COMPLÉMENTAIRES

- **Fiche n°1.7** : Aménager des pôles de mobilité
- **Fiche n°1.8** : Aménager des aires de covoitage sur les axes routiers structurants
- **Fiche n°1.9** : Requalifier les "voies à faible trafic" comme support des déplacements des modes actifs
- **Fiche n°1.10** : Améliorer la desserte en transport en commun des gares ferroviaires de Remiremont, Munster et Saint-Dié-des-Vosges

ACTIONS A LONG TERME

- **Fiche n°1.11** : Aménager des itinéraires cyclables d'intérêts intercommunaux



ACTION 1.1 - AMÉNAGER LA LIAISON CYCLABLE BRUYÈRES-GÉRARDMER

SOCLE

CONTEXTE

- Connecter avec des itinéraires cyclables le territoire de la CCGHV à ces voisins notamment aux sites touristiques et de loisirs d'envergures

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



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. PRÉSENTATION DU TRACE RETENU

- Itinéraire sur 2 EPCI : Communauté de communes Bruyères Vallons des Vosges (CCB2V) et Communauté de commune de Gérardmer Hautes Vosges (CCGHV)
- Itinéraire empruntant en majorité (16,5 km) sur l'ancienne voie ferrée

2. ATTENDRE LES RESULTATS DE L'ÉTUDE DE FAISABILITÉ POUR

- Statuer sur :
 - Le revêtement
 - Les aménagements en carrefour
 - Les équipements annexes
- Dresser un planning prévisionnel de travaux à partir du programme d'aménagement
- Disposer d'un plan de jalonnement
- Organiser le financement à partir de l'enveloppe calculée

3. CONDUIRE UNE ÉTUDE AVP

- Elaboration de l'avant-projet détaillé (APD)
- Définition de l'avant projet sommaire (APS)
- Réalisation de l'étude projet (PRO)



Point de vigilance

- Etude de faisabilité en cours de réalisation



Source : CCTP – Appel d'offre PETR de la Déodaté



LONGUEUR

Itinéraire sur 6 communes et 2 EPCI

- CCB2V : 6,8km
- CCGHV : 16,8km
- Total itinéraire : 23,6km



COÛT ESTIMATIF (HT)

Coût total de l'opération défini à la suite de l'étude de faisabilité en cours



ACTION N°1.2: AMÉNAGER UN ITINÉRAIRE CYCLABLE ENTRE LE THOLY, GÉRARDMER ET XONRUPT

SOCLE

CONTEXTE

- Volonté politique de relier Le Tholly à Gérardmer et Xonrupt-Longemer (itinéraire identifié dans une étude amont de SDC)
- Gérardmer polarise les déplacements au sein de son territoire notamment en provenance de Le Tholly, Xonrupt-Longemer et Granges-Aumontzey
- Aménagement cyclable actuel jugé insuffisant

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.

OBJECTIFS DE L'ACTION

- Augmenter la part modale des cycles sur le territoire de la CCGHV
- Accompagner la pratique du vélo au quotidien et touristique

PUBLIC CIBLE



DESCRIPTION DES ACTIONS A MENER

1. AXES IDENTIFIES POUR ETRE SUPPORT DE L'ITINERAIRE :

Section : Le Tholly à Gérardmer

- Axes communaux identifiés : Route du petit Paradis, route de la Goutte Villemin, chemin du Cercereux, chemin de la Goutte des Fromages, chemin de Housseramont, chemin du pont Mansuy, chemin des Fouchés, chemin du Cellet, chemin des Granges Bas, chemin du Cresson
- Axe départemental identifié : RD417

Section : Gérardmer à Xonrupt-Longemer

- Axes départementaux identifiés : RD417B, RD486, RD67A
- Axes communaux identifiés : Boulevard Kelsch, route du saut des Cuves (déjà aménagé), route du lac, route des Pergis, chemin des Rayons

2. REALISER UN DIAGNOSTIC

- Recueil des trafics et vitesses
- Relevé des largeurs de chaussée
- Identifier et hiérarchiser les points durs (classer par niveau de difficulté)

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

- Trafics supérieurs à 4 000 véh/j et V85 supérieur à 70 km/h : Aménagement séparatif : Voie verte, piste cyclable, bande cyclable
- Trafic inférieurs à 1 000 véh/j et V85 inférieur à 50 km/h : Réglementation en vélorue ou voie verte

4. RÉALISER UN PLAN DE JALONNEMENT

LONGUEUR

- Le Tholly – Gérardmer : 11 à 12 km
- Gérardmer – Xonrupt : 6,5 km

PLANNING

DÉLAI DE MISE EN ŒUVRE : 2 ANS

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



Actions additionnelles

- Fiche action n°1.5
- Fiche action n°1.10
- Fiche action n°1.8



ACTION N°1.2: AMÉNAGER UN ITINÉRAIRE CYCLABLE ENTRE LE THOLY, GÉRARDMER ET XONRUPT

SOCLE

TRACE DE PRINCIPE ENTRE LA COMMUNE DE LE THOLY ET XONRUPT-LONGEMER



LONGUEUR

- Le Tholly – Gérardmer : 11 à 12 km
- Gérardmer – Xonrupt : 6,5 km
- Variante : 5 km



ACTION N°1.2: AMÉNAGER UN ITINÉRAIRE CYCLABLE ENTRE LE THOLY, GÉRARDMER ET XONRUPT

SOCLE

3 NIVEAUX D'AMÉNAGEMENTS

RESEAU ROUTIER COMMUNAL		RESEAU ROUTIER DEPARTEMENTAL
Mesuré	Maitrisé	Ambitieux
<ul style="list-style-type: none"> Matérialisation des trajectoires cycles via pictogramme cycle + chevron Zone de circulation apaisée (Z30, zone de rencontre) 	<ul style="list-style-type: none"> Refonte du plan de circulation Réglementation voie verte de certaines sections (sur réseau communal) Bande cyclable à condition de disposer d'emprise suffisante (8m minimum sans circulation poids-lourds) et en fonction des niveaux de trafic 	<ul style="list-style-type: none"> Voie verte ou piste cyclable (nouvelle structure) le long de la RD417



PILOTES ET PARTENAIRES

Acteurs	Gouvernance	Commentaires
CCGHV	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 section Le Tholy à Gérardmer

Niveau Mesuré et Maitrisé

- Longueur : 12 km
- 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. Coût pour 13 entrée/sortie : 39 K€ à 65 K€
- Coût aménagement : 96 K€ de matérialisation des trajectoires cycles + 500 €/ panneau signalisation de position pour une réglementation en voie verte

Itinéraire section Le Tholy à Gérardmer

Niveau Ambitieux

- Longueur : 8 km
- Coût aménagement : 2,52 M€ emprise de 4m de la voie verte avec structure légère

Itinéraire section Gérardmer à Xonrupt-Longemer

Niveau Mesuré et Maitrisé

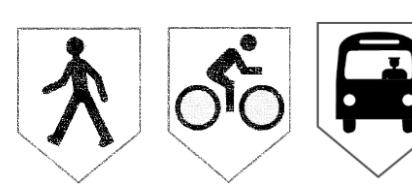
- Longueur : 6,5 km mais 3,2 km à aménager
- Coût aménagement variant de
 - 117 K€ dont 27 K€ de matérialisation des trajectoires cycles + 90 K€ de bandes cyclables
 - 167 K€ dont 37 K€ de matérialisation des trajectoires cycles + 130 K€ de bandes cyclables

Coût estimatif étude de faisabilité : de 15 K€ à 25 K€



INDICATEURS DE SUIVI (fréquence des données à récupérer)

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



ACTION 1.3 - AMÉLIORER L'ACCESSIBILITÉ MULTIMODALE DE LA GARE ROUTIÈRE DE GÉRARDMER

SOCLE

CONTEXTE

- Lisibilité de l'information voyageur perfectible (fiche horaire, attribution des quais aux 5 lignes FLUO)
- Localisation en plein centre-ville et à proximité de pôle génératrice (l'office du tourisme, Linvosges)
- Part modale du transport en commun est de 1% (Motif déplacement domicile-travail)

OBJECTIFS DE L'ACTION

- Valoriser la gare routière comme porte d'entrée au territoire
- Augmenter la part modale du transport en commun
- Valoriser les modes de déplacements alternatifs à la voiture

PUBLIC CIBLE



DESCRIPTION DES ACTIONS A MENER

1. AMELIORER LA LISIBILITE ET VISIBILITE DE LA GARE ROUTIERE

- Déployer un jalonnement routier, piéton et cycle
- Définir des quais à chaque ligne avec la charte graphique FLUO
- Déployer l'information voyageur (fiche horaire, panneau d'information en temps réel)
- Mise en place d'une signalétique décrivant les différents espaces de la gare routière (parking de la place des Déportés, aire de camping car, toilette, office du tourisme, stationnement vélo, zone d'attente etc)

2. AMELIORER L'ACCESSIBILITE DE LA GARE ROUTIERE SELON 2 FONCTIONS

Transport

- Stationnement : Aménager une zone de dépose minute ? Définir une durée de stationnement longue durée ? Sécuriser le stationnement cycle ?
- Assurer la coordination de l'offre de transport en commun (Région, Prestataire touristique, interne)

Urbaine

- Aménager des cheminements piétons et cycles
- Insérer la gare routière dans le quartier (mobilier, espace végétaliser)

3. COMMUNIQUER SUR LES SERVICES

CONNEXES ET SUR LA GARE ROUTIERE

- Office du tourisme
- Aire de camping car
- Valoriser l'accès au territoire par la gare routière

4. GOUVERNANCE

- Région
- Commune
- Communauté de communes



Points de vigilance

Gouvernance

- Pour la Région (AOM), périmètre d'action limité à la zone d'arrêt
- Rôle des communes / EPCI pour l'aménagement des cheminements et zones aux abords des arrêts



PLANNING

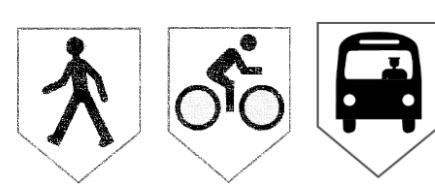
DÉLAI DE MISE EN ŒUVRE : 1 - 2 ANS

- 6 - 8 mois d'études techniques
- 3 à 6 mois consultation entreprise
- 3 mois de travaux



Action additionnelle

- Fiche action n°1.5

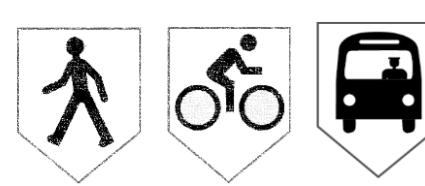


ACTION 1.3 - AMÉLIORER L'ACCESSIBILITÉ MULTIMODALE DE LA GARE ROUTIÈRE DE GÉRARDMER

SOCLE

AMÉLIORATION DE L'ACCESSIBILITÉ DE LA GARE EN RENFORÇANT 2 FONCTIONS : URBAINE ET TRANSPORT





ACTION 1.3 - AMÉLIORER L'ACCESSIBILITÉ MULTIMODALE DE LA GARE ROUTIÈRE DE GÉRARDMER

SOCLE

AMÉLIORATION DE L'ACCESSIBILITÉ DE LA GARE EN RENFORÇANT 2 FONCTIONS : URBAINE ET TRANSPORT



INDICATEURS DE SUIVI (fréquence des données à récupérer)

- Fréquentation des cars (mensuelle)
- Part modale du transport en commun (mensuelle)
- Enquête satisfaction auprès des usagers (annuelle)

Coût estimatif étude de faisabilité : de 15 K€ à 25 K€



PILOTES ET PARTENAIRES

Acteurs	Rôles	Commentaires
Région	Co-maitrise d'ouvrage Partenaire technique et financier	
CCGHV	Co-maitrise d'ouvrage	Contrat opérationnel de mobilité nécessaire

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



COÛT ESTIMATIF (HT)

Aménagement	Coût au ratio/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€

Prix de réaménagement d'un pôle de transport (ratio) :

- De 350 K€ (Mobilier, signalétique, etc) à 500 K€ (reprise quai, mobilier, signalétique)



ACTION 1.4 - EVALUER LES SOLUTIONS DE TRANSPORTS EN COMMUN (NAVETTE DES MARCHÉS DE GÉRARDMER, BUS URBAIN DE GÉRARDMER, NAVETTE DES MARCHÉS DE GRANGES-AUMONTZÉY, CAR FLUO, NAVETTE DES CRÈTES, NAVETTE DES NEIGES)

SOCLE

CONTEXTE

- Lisibilité de l'information voyageur perfectible (fiche horaire, signalisation des points arrêts)
- Part modale du transport en commun est de 1% (Motif déplacement domicile-travail)
- Temps de parcours perçu comme non compétitif (sauf ligne Gérardmer <-> Epinal et Gérardmer <-> Remiremont compétitive en temps de trajet)



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. **EVALUATION OPERATIONNELLE** (ligne par ligne / par nature de service (ligne régulière, transport à la demande))
 - Mesurer la ponctualité par le taux de ponctualité indiquant le respect des horaires prévus.
 - Mesurer la régularité par la mesure de la constance des intervalles entre les passages des véhicules
 - Recueillir les données suivantes : taux d'occupation, taux de groupement, taux de déclenchement
2. **EVALUATION DE LA QUALITE DE SERVICE**
 - Réaliser une enquête satisfaction auprès des usagers (fréquence annuelle)
 - Evaluer l'accessibilité au réseau de transport en commun pour tous les usagers (conformité des points d'arrêts, cheminement permettant d'accéder aux quais, accès aux matériels roulants, déplacements internes aux véhicules)
 - Diffusion, disponibilité et qualité de l'informations voyageurs
3. **EVALUATION ECONOMIQUE**
 - Balance recette/ coût d'exploitation : calcul de l'indice de rentabilité
 - Coût par voyageur permettant d'indiquer le coût du service par rapport au nombre de voyageur transporté

OBJECTIFS DE L'ACTION

- Optimiser et améliorer le fonctionnement de l'offre de transport en commun
- Augmenter la part modale du transport en commun
- Valoriser les transports en commun

PUBLIC CIBLE



Points de vigilance

- Partenariat à mettre en place avec l'AOM Régional
- Travail partenarial avec les exploitants
- Gestion de la durée des perturbations et la communication aux usagers



PLANNING

DÉLAI DE MISE EN ŒUVRE : 1 AN

- 3 mois pour récupérer les données (décalage à prévoir entre la fin de l'année et les premiers résultats)
- 2 mois pour partager et communiquer
- 5 mois de réévaluation et d'ajustement



ACTION 1.4 - EVALUER LES SOLUTIONS DE TRANSPORTS EN COMMUN (NAVETTE DES MARCHÉS DE GÉRARDMER, BUS URBAIN DE GÉRARDMER, NAVETTE DES MARCHÉS DE GRANGES-AUMONTZÉY, CAR FLUO, NAVETTE DES CRÈTES, NAVETTE DES NEIGES)

SOCLE

LISTE DES INDICATEURS PAR FONCTION

SERVICE DE TRANSPORTS PUBLICS RÉFLÉCHIT EN 6 FONCTIONS :

1. Faciliter l'accès des territoires aux citoyens
2. Favoriser l'accessibilité de tous aux transports publics
3. Réduire les impacts du transport individuel par l'attractivité des transports publics
4. Développer la relation citoyenne
5. Participer à la qualité environnementale par un fonctionnement propre
6. Garantir un fonctionnement économique acceptable pour l'utilisateur et pour la collectivité

Source : Charte des services publics locaux – IGD

	INDICATEUR URBAIN		INDICATEUR INTERURBAIN	
	Indicateur « majeur »	Indicateur « complémentaire »	Indicateur « majeur »	Indicateur « complémentaire »
1. Faciliter l'accès des territoires aux citoyens : travail, commerce, loisirs, santé, école, etc. (par une offre de service adaptée)				
1.1 Accès physique	[1] - Kilomètres commerciaux par habitant du PTU [2] - Déplacements par habitant du PTU	- Kilomètres commerciaux par longueur des lignes - Densité de population	[1] - Kilomètres commerciaux par habitant, y compris scolaires, y compris dans les PTU	- Taux de communes desservies en dehors des PTU - Part de la population desservie en dehors des PTU
1.2 Accès temporel	[3] - Amplitude	- Taux de services fonctionnant le samedi - Taux de services fonctionnant le dimanche	[2] - Part des services aller/retour fonctionnant pendant les petites vacances scolaires [3] - Part des déplacements intermodaux	- Taux de services fonctionnant le samedi - Taux de services fonctionnant le dimanche - Existence d'un titre intermodal ?
1.3 Continuité entre réseaux (intermodalité)	[4] - Part des déplacements intermodaux			
2. Favoriser l'accessibilité de tous aux transports publics				
2.1 Accès aux PMR	[5] - Part de points d'arrêts accessibles	- Existence d'un service spécialisé desservant l'intégralité du territoire	[4] - Part des points d'arrêts/gares accessibles	- Existence d'un service spécialisé desservant l'intégralité du territoire
2.2 Accès aux personnes en situation de précarité	[6] - Existence d'une tarification en faveur des personnes en situation de précarité ?		[5] - Existence d'une tarification en faveur des personnes en situation de précarité ?	
3. Réduire les impacts du transport individuel par l'attractivité des transports publics				
3.1 Informer, respecter les horaires, améliorer le confort	[7] - Existence d'une démarche qualité contractualisée ?	- Taux de voyages « certifiés NF Service »	[6] - Existence d'une démarche qualité contractualisée ?	- Taux de voyages « certifiés NF Service »
3.2 Garantir la continuité du service	[8] - Taux de kilomètres non réalisés tous motifs		[7] - Taux de kilomètres non réalisés tous motifs	- Taux de services non réalisés tous motifs
4. Développer la relation citoyenne				
4.1 Renforcer la sûreté du réseau	[9] - Réclamations au motif des incidents par millier de voyages	- Nombre de jours d'arrêt de travail du personnel en raison d'incidents par millier de jours travaillés	[8] - Réclamations au motif des incidents par millier de voyages	- Nombre de jours d'arrêt de travail du personnel en raison d'incidents par millier de jours travaillés
4.2 Enregistrer et prendre en compte les réclamations	[10] - Réclamations par millier de voyage	- Consultation de la CCSPL sur des questions de transport public ? Combien de fois dans l'année ? - Existe-t-il un dispositif de concertation de type « Comité des partenaires » ?	[9] - Réclamations par millier de voyage	- Consultation de la CCSPL sur des questions de transport public ? Combien de fois dans l'année ? - Existe-t-il un dispositif de concertation de type « Comité des partenaires » ?
4.3 Développer la transparence de gestion et la concertation				
5. Participer à la qualité environnementale par un fonctionnement propre				
5. Participer à la qualité environnementale par un fonctionnement propre	[11] - Part des voyages « propres »	- Répartition du parc en fonction des normes EURO et note synthétique	[10] - Répartition du parc en fonction des normes EURO et note synthétique	
6. Garantir un fonctionnement économique acceptable pour l'utilisateur et pour la collectivité				
6.1 Assurer la pérennité du patrimoine de transport (investissements/besoins...)	[12] - Age moyen du parc de matériel	- Dépense d'investissement par habitant	[11] - Age moyen du parc de matériel	- Dépense d'investissement par habitant
6.2. Assurer la durabilité du financement (répartition de la charge utilisateurs, collectivités, salariés...)	[13] - Budget transport par déplacement	- Dépense d'exploitation par déplacement - Taux de couverture des dépenses d'exploitation par les recettes commerciales	[12] - Budget transport par déplacement	- Dépense de fonctionnement par voyage
6.3.Garantir un bon rapport qualité/ coût global	[14] - Indicateur de synthèse qualité - coût		[13] - Indicateur de synthèse qualité - coût	



ACTION 1.4 - EVALUER LES SOLUTIONS DE TRANSPORTS EN COMMUN (NAVETTE DES MARCHÉS DE GÉRARDMER, BUS URBAIN DE GÉRARDMER, NAVETTE DES MARCHÉS DE GRANGES-AUMONTZÉY, CAR FLUO, NAVETTE DES CRÈTES, NAVETTE DES NEIGES)

SOCLE

INDICATEURS DE PERFORMANCE DES SERVICES DE TRANSPORT PUBLIC

	INDICATEUR URBAIN		INDICATEUR INTERURBAIN	
	Indicateur « majeur »	Indicateur « complémentaire »	Indicateur « majeur »	Indicateur « complémentaire »
1. Faciliter l'accès des territoires aux citoyens : travail, commerce, loisirs, santé, école, etc. [par une offre de service adaptée]				
1.1 Accès physique	[1] - Kilomètres commerciaux par habitant du PTU [2] - Déplacements par habitant du PTU	- Kilomètres commerciaux par longueur des lignes - Densité de population	[1] - Kilomètres commerciaux par habitant, y compris scolaires, y compris dans les PTU [2] - Part des services aller/retour fonctionnant pendant les petites vacances scolaires	- Taux de communes desservies en dehors des PTU - Part de la population desservie en dehors des PTU - Taux de services fonctionnant le samedi - Taux de services fonctionnant le dimanche - Existence d'un titre intermodal ?
1.2 Accès temporel	[3] - Amplitude	- Taux de services fonctionnant le samedi - Taux de services fonctionnant le dimanche	[3] - Part des déplacements intermodaux	
1.3 Continuité entre réseaux [intermodalité]	[4] - Part des déplacements intermodaux	- Existence d'un service spécialisé desservant l'intégralité du territoire	[4] - Part des points d'arrêts/gares accessibles	- Existence d'un service spécialisé desservant l'intégralité du territoire
2. Favoriser l'accèsibilité de tous aux transports publics				
2.1 Accès aux PMR	[5] - Part de points d'arrêts accessibles	- Existence d'une tarification en faveur des personnes en situation de précarité ?	[5] - Existence d'une tarification en faveur des personnes en situation de précarité ?	
2.2 Accès aux personnes en situation de précarité	[6] - Existence d'une tarification en faveur des personnes en situation de précarité ?			
3. Réduire les impacts du transport individuel par l'attractivité des transports publics				
3.1 Informer, respecter les horaires, améliorer le confort	[7] - Existence d'une démarche qualité contractualisée ?	- Taux de voyages « certifiés NF Service »	[6] - Existence d'une démarche qualité contractualisée ?	- Taux de voyages « certifiés NF Service »
3.2 Garantir la continuité du service	[8] - Taux de kilomètres non réalisés tous motifs		[7] - Taux de kilomètres non réalisés tous motifs	- Taux de services non réalisés tous motifs
4. Développer la relation citoyenne				
4.1 Renforcer la sûreté du réseau	[9] - Réclamations au motif des incidents par millier de voyages	- Nombre de jours d'arrêt de travail du personnel en raison d'incidents par millier de jours travaillés	[8] - Réclamations au motif des incidents par millier de voyages	- Nombre de jours d'arrêt de travail du personnel en raison d'incidents par millier de jours travaillés
4.2 Enregistrer et prendre en compte les réclamations	[10] - Réclamations par millier de voyage	- Consultation de la CCSPL sur des questions de transport public ? Combien de fois dans l'année ?	[9] - Réclamations par millier de voyage	- Consultation de la CCSPL sur des questions de transport public ? Combien de fois dans l'année ?
4.3 Développer la transparence de gestion et la concertation		- Existe-t-il un dispositif de concertation de type « Comité des partenaires » ?		- Existe-t-il un dispositif de concertation de type « Comité des partenaires » ?
5. Participer à la qualité environnementale par un fonctionnement propre				
5. Participer à la qualité environnementale par un fonctionnement propre	[11] - Part des voyages « propres »	- Répartition du parc en fonction des normes EURO et note synthétique	[10] - Répartition du parc en fonction des normes EURO et note synthétique	
6. Garantir un fonctionnement économique acceptable pour l'utilisateur et pour la collectivité				
6.1. Assurer la pérennité du patrimoine de transport [investissements/besoins...]	[12] - Age moyen du parc de matériel	- Dépense d'investissement par habitant	[11] - Age moyen du parc de matériel	- Dépense d'investissement par habitant
6.2. Assurer la durabilité du financement [répartition de la charge utilisateurs, collectivités, salariés...]	[13] - Budget transport par déplacement	- Dépense d'exploitation par déplacement - Taux de couverture des dépenses d'exploitation par les recettes commerciales	[12] - Budget transport par déplacement	- Dépense de fonctionnement par voyage
6.3. Garantir un bon rapport qualité/ coût global	[14] - Indicateur de synthèse qualité - coût		[13] - Indicateur de synthèse qualité - coût	

Source : Charte des services publics locaux – IGD

INDICATEURS DE SUIVI (fréquence des données à récupérer)

- Taux de ponctualité (trimestrielle)
- Régularité (trimestrielle)
- Enquête satisfaction auprès des usagers (annuelle)

- Taux d'occupation (6 mois)
- Taux de groupement (6 mois)
- Taux de déclenchement (6 mois)

Statistique par service (ligne interurbaine, TAD, Service saisonnier, etc)

Statistique pour le service TAD



PILOTES ET PARTENAIRES

Acteurs	Rôles	Commentaires
Région	Co-maitrise d'ouvrage Partenaire technique et financier	
CCGHV	Co-maitrise d'ouvrage Partenaires	

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



COÛT ESTIMATIF (HT)

Aménagement	Coût au ratio/unité
Enquête satisfaction (dépend de l'échantillonnage)	De 1 K€ à 10 K€
Enquête et analyse statistique détaillée	De 10 K€ à 15 K€



ACTION N°1.5 : CRÉER UN SERVICE DE TRANSPORT A LA DEMANDE ENTRE GÉRARDMER, GRANGES-AUMONTZEY, LE THOLY ET XONRUPT

SOCLE

CONTEXTE

- Part modale du transport en commun est de 1% (Motif déplacement domicile-travail)
- Principaux flux pendulaires émis par les 3 communes Le Tholy, Xonrupt-Longemer et Granges-Aumontzey
- Flux domicile-travail important entre La Bresse et Gérardmer
- Pour la population, un des freins à l'utilisation du transport en commun : "Horaires inadaptés à mes besoins"

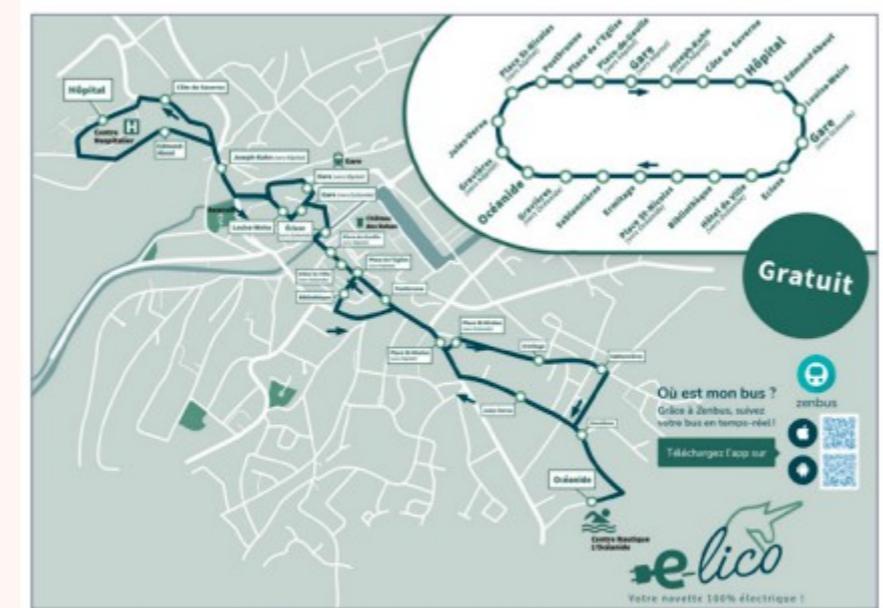
Plan climat : Action en faveur d'une diminution forte des gaz à effets de serre : 18,9 kg de CO2e économisés tous les 100 km réalisés en bus thermique comparativement à 100 km réalisés en véhicule thermique.



DESCRIPTION DES ACTIONS A MENER

1. DEFINIR L'OFFRE A METTRE EN PLACE

- Longueur de la ligne / boucle
- Nombre et localisation des arrêts
- Fréquence élevée aux heures de pointe : 30 min / aux heures creuses : 60 min
- Jour de fonctionnement
- Large amplitude horaire : à coordonner avec les départs et arrivées des cars FLUO aux arrêts et en gare routière de Gérardmer
- Dimensionnement des besoins en matériel roulant
 - Déterminer par la fréquence
 - Par la vitesse commerciale
- Estimation du nombre d'ETP nécessaire au fonctionnement de la ligne



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

2. QUELLE MODALITÉ DE GESTION ?

- Gestion en direct
- Gestion déléguée

3. COMMUNICATION

OBJECTIFS DE L'ACTION

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

PUBLIC CIBLE



Habitants



Touristes



Bureau

Maison

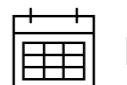
Travailleurs

LONGUEUR BOUCLE

- Boucle Aumontzey à Xonrupt via Champdray, Liézey, le Tholly et Gérardmer : 50 km
- Possibilité d'étendre le service jusqu'à La Bresse

Points de vigilance

- Non concurrence avec les lignes régionales
- Complémentarité de l'offre



PLANNING

DÉLAI DE MISE EN ŒUVRE : 2-3 ANS

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



PROPOSITION D'ITINÉRAIRE ET D'ARRÊTS A RETENIR DANS LE CADRE DE LA CRÉATION D'UN SERVICE DE TRANSPORT EN COMMUN





ACTION N°1.5 : CRÉER UN SERVICE DE TRANSPORT A LA DEMANDE ENTRE GÉRARDMER, GRANGES-AUMONTZEY, LE THOLY ET XONRUPT

SOCLE

3 NIVEAUX D'AMENAGEMENTS

CREATION D'UN SERVICE DE TRANSPORT REGULIER		
Mesuré	Maitrisé	Ambitieux
<ul style="list-style-type: none"> Minibus thermique Fréquence : 60 min 	<ul style="list-style-type: none"> Minibus électrique Fréquence : 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)

- Nombre de voyages hebdomadaires (mensuelle)
- Nombre de tickets vendus (mensuelle)
- Enquête satisfaction auprès des usagers / habitants (mensuelle)

Pour la boucle de 50 km proposée (prix d'exploitation : pour 10 passages journalier et fonctionnement en jours ouvrés) :

- 1 750€/jour
- 440 000€/an

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



PILOTES ET PARTENAIRES



Acteurs	Gouvernance	Commentaires
CCGHV	Maitrise d'ouvrage	En tant que AOM, porteur de projets sur les mobilités
Région	Partenaire technique et financier	Uniquement aux abords des arrêts de car Fluo
Etat	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 : $\approx 100\text{k}\€$ (Mesuré) / Electrique : entre $150\text{k}\€$ et $270\text{k}\€$ (Maitrisé)

Niveau Ambitieux

- Coût Autobus standard : Thermique : $220\text{k}\€$ à $270\text{k}\€$ / Electrique : $350\text{k}\€$ à $400\text{k}\€$

Coût d'exploitation (€/km commercial réalisé)

- Coût variant de $2,2\text{ €/km}$ à $3,5\text{ €/km}$ *

* 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°1.6: AMÉNAGER LES CENTRES-BOURGS POUR LA MARCHE ET LE VÉLO

SOCLE

CONTEXTE

- 80% des déplacements quotidiens réalisés en voiture
- 13% des déplacements quotidiens réalisés à pied ou en vélo
- Pôle générateur de déplacement interne au territoire : Gérardmer

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 des 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.



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
 - Urbain = Gérardmer
 - Intermédiaires = Le Tholy, Granges-Aumontzey, Xonrupt-Longemer
 - Ruraux = Champdray, Rehaupal, Liézey, Le Valtin
- Analyser l'usage du stationnement
- 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 AMÉNAGEMENTS TEMPORAIRES

4. COMMUNIQUER SUR LE SERVICE

PUBLIC CIBLE



Habitants



Touristes



Bureau



Scolaires

Travailleurs

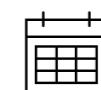
Travailleurs



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

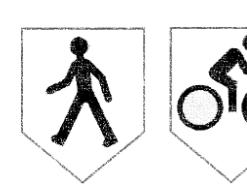
DÉLAI DE MISE EN ŒUVRE : 1-2 ANS

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

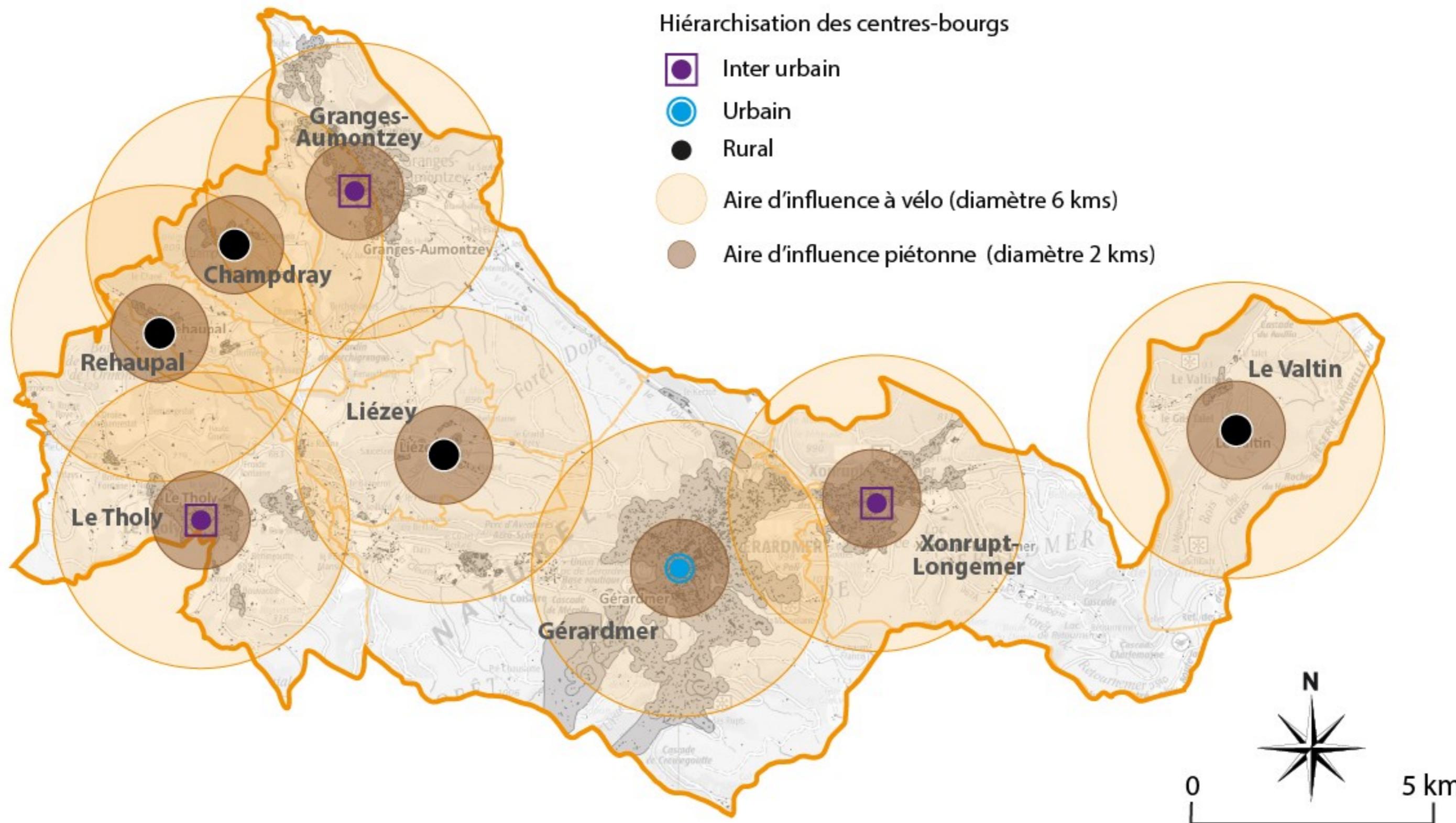


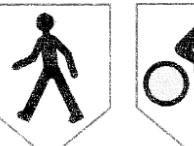
Actions additionnelles

- Fiche action n°1.1



HIERARCHIE DES CENTRES-BOURGS ET AIRES D'ATTRACTIVITE DES MODES ACTIFS

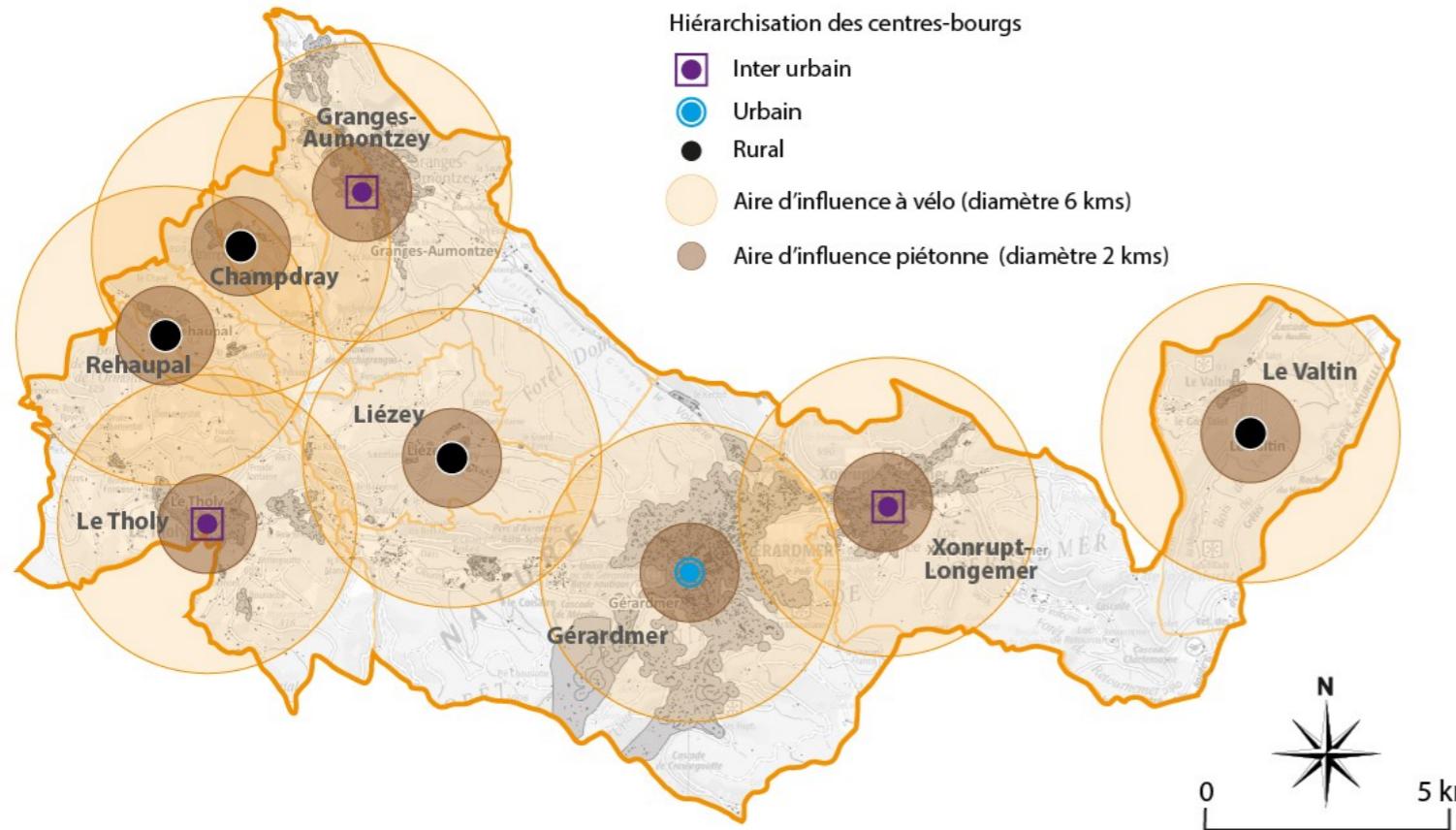




ACTION N°1.6: AMÉNAGER LES CENTRES-BOURGS POUR LA MARCHE ET LE VÉLO

SOCLE

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



PILOTES ET PARTENAIRES

Acteurs	Gouvernance	Commentaires
CCGHV	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).



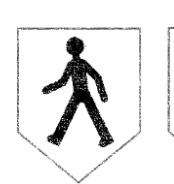
COÛT ESTIMATIF (HT)

- 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) : \approx 1,7 K€
- Matérialisation des trajectoire cycles (réalisation tous les 25m) pictogramme + chevron : 200€/unité



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)



ACTION 1.7 - AMÉNAGER DES PÔLES DE MOBILITÉ

COMPLEMENTAIRE

CONTEXTE

- Manque de lisibilité et visibilité de la gare routière de Gérardmer
- Absence de lieux structurants où convergent les services de mobilité
- Problème d'interconnexion entre le car et le vélo

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.

OBJECTIFS DE L'ACTION

- Regrouper et connecter les services de mobilité
- Rendre visible et faciliter l'usage de solutions de mobilité alternatives à l'autosolisme

PUBLIC CIBLE



Touristes



Scolaires

Habitants

Travailleurs

DESCRIPTION DES ACTIONS A MENER

1. CRITÈRE D'IMPLANTATION ET DIMENSIONNEMENT

- Localisation possible : Centre-bourg, zone commerciale, zone d'activité, aire de covoiturage, arrêt de transport en commun

2. DEFINIR CE QU'EST UN POLE DE MOBILITE

- Quels composants ?
- Quelle(s) fonction(s) ?
- Quels services ?

3. REPENSER LES ESPACES

- Espace vert
- Espace de stationnement
- Quai
- Cheminements

4. TRAITER LA SIGNALTIQUE ET LE JALONNEMENT

5. REFLECHIR SUR L'EXPÉRIENCE VOYAGEUR

- L'information voyageur
- L'orientation au sein vers, depuis et dans le pôle de mobilité



Points de vigilance

- **Gouvernance** : Traviller en partenariat avec la région, les offices du tourisme et les entreprises
- Réaliser un diagnostic d'accessibilité tous modes
- Hors Gare routière de Gérardmer (cf Fiche action 1.4)



Source document Cerema "Aires de mobilité" - Station de mobilité du Pays de Lumbres

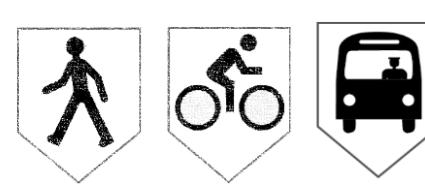


Source document Cerema "Aires de mobilité" - Pôle d'échanges multimodal de Thivaut-Heric



Actions additionnelles

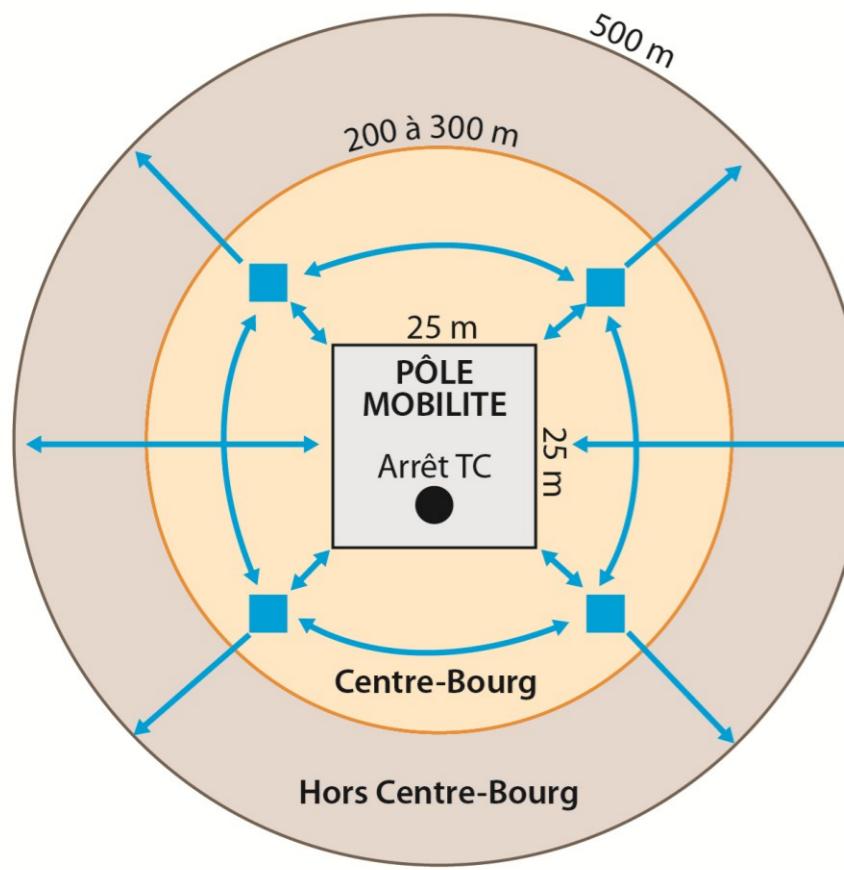
- Fiche action n°1.2
- Fiche action n°1.4



ACTION 1.7 - AMÉNAGER DES PÔLES DE MOBILITÉ

COMPLEMENTAIRE

PRINCIPE SCHEMATIQUE D'AMENAGEMENT DE POLES DE MOBILITE



- ↔ Cheminement modes actif
- Services à proximité
 - Commerces
 - Pôle santé
 - Aire de jeux
 - Equipements sportifs
 - Sites culturels / Loisirs
 - Entreprises
- Zone d'aménagement
 - Stationnement cycle
 - Stationnement VL
 - Espace attente de voyageur
 - Information voyageur
 - Jalonnement vers les espaces avoisinants
- Fonctions annexes possibles
 - Parking relais
 - Aire de covoiturage
- Centre-bourg
- Hors Centre-bourg



PILOTES ET PARTENAIRES

Acteurs	Gouvernance	Commentaires
CCGHV	Maitrise d'ouvrage	En tant que AOM, porteur de projets sur les mobilités
Région	Partenaire technique et financier	
PETR	Partenaire technique et financier	
DDT	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).



PLANNING

DÉLAI DE MISE EN ŒUVRE : ENTRE 1 ET 2 ANS

- 6 mois d'études techniques (diagnostic, évaluation des impacts)
- 3 à 6 mois d'étude de faisabilité, d'AVP par pôle
- 3 - 6 mois de travaux par pôle



INDICATEURS DE SUIVI (fréquence des données à récupérer)

- Fréquentation des transports en commun (mensuelle)
- Enquête de stationnement de type "occupation" pour les cycles et les voitures (annuelle)
- Enquête satisfaction auprès des usagers / habitants (annuelle)

Coût estimatif étude de faisabilité : de 5 K€ à 10 K€ par pôle

COÛT ESTIMATIF

Aménagement	Coût au ratio/unité
Abris bus	Entre 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)	Entre 3 K€ à 8 K€
Prix d'aménagement d'une place de stationnement :	Entre 15€ et 50€/m ²
Stationnement vélo de type Abris vélo (10 arceaux)	À partir de 5 K€



ACTION N°1.8 : AMÉNAGER DES AIRES DE COVOITURAGE SUR LES AXES ROUTIERS STRUCTURANTS

COMPLEMENTAIRE

CONTEXTE

- Flux pendulaires internes majoritairement à destination de Gérardmer, de Saint-Dié-des-Vosges et d'Epinal
- 80% des déplacements réalisés en voiture
- Nombre moyen de trajets mensuels réalisés en covoiturage en 2023 : 110 (3^{ème} territoire en termes de fréquentation sur les 4 du bassin de vie)

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).



DESCRIPTION DES ACTIONS A MENER

1. MAILLER LE TERRITOIRE AVEC UNE OFFRE DE COVOITURAGE LE LONG DES 4 AXES STRUCTURANTS

- RD417 - RD423 - RD486 - RD11

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

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

3. DEFINIR UNE CHARTE D'AMENAGEMENT :

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

Panneau réglementaire CE52



Totem – aire de covoiturage « La Grive » sur l'A43

4. COMMUNIQUER SUR LE SERVICE

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
- Rationaliser la pratique de l'autosolisme

PUBLIC CIBLE



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)
- Obligation pour les parkings de plus de 1200m² d'implanter des ombrières équipées de panneaux photovoltaïques

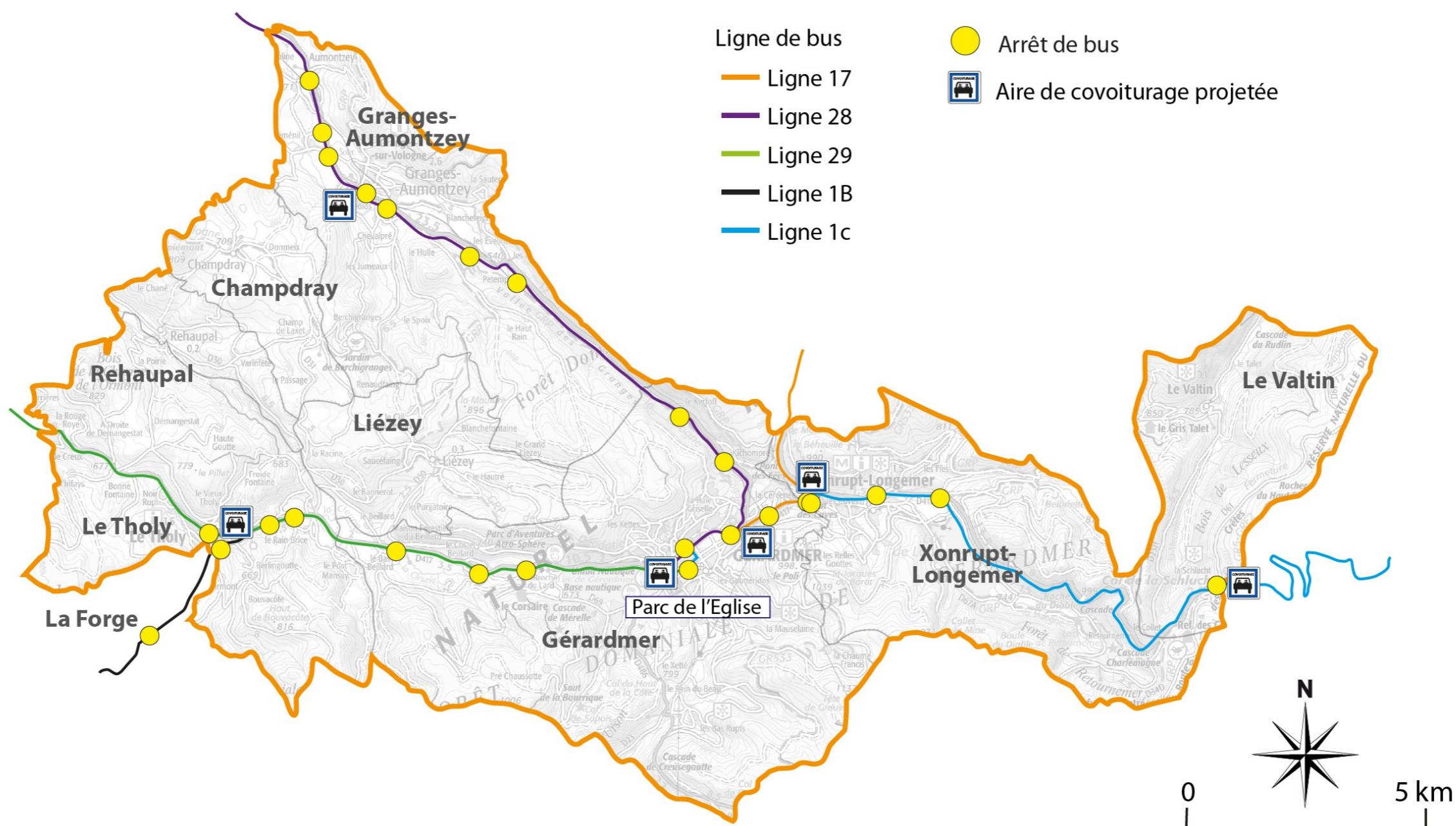


PLANNING

DÉLAI DE MISE EN ŒUVRE : 1-2 ANS

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

LOCALISATION POSSIBLE DES AIRES DE COVOITURAGE STRUCTURANTES





ACTION N°1.8 : AMÉNAGER DES AIRES DE COVOITURAGE SUR LES AXES ROUTIERS STRUCTURANTS

COMPLEMENTAIRE

NIVEAUX D'AMÉNAGEMENTS ATTENDUS

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

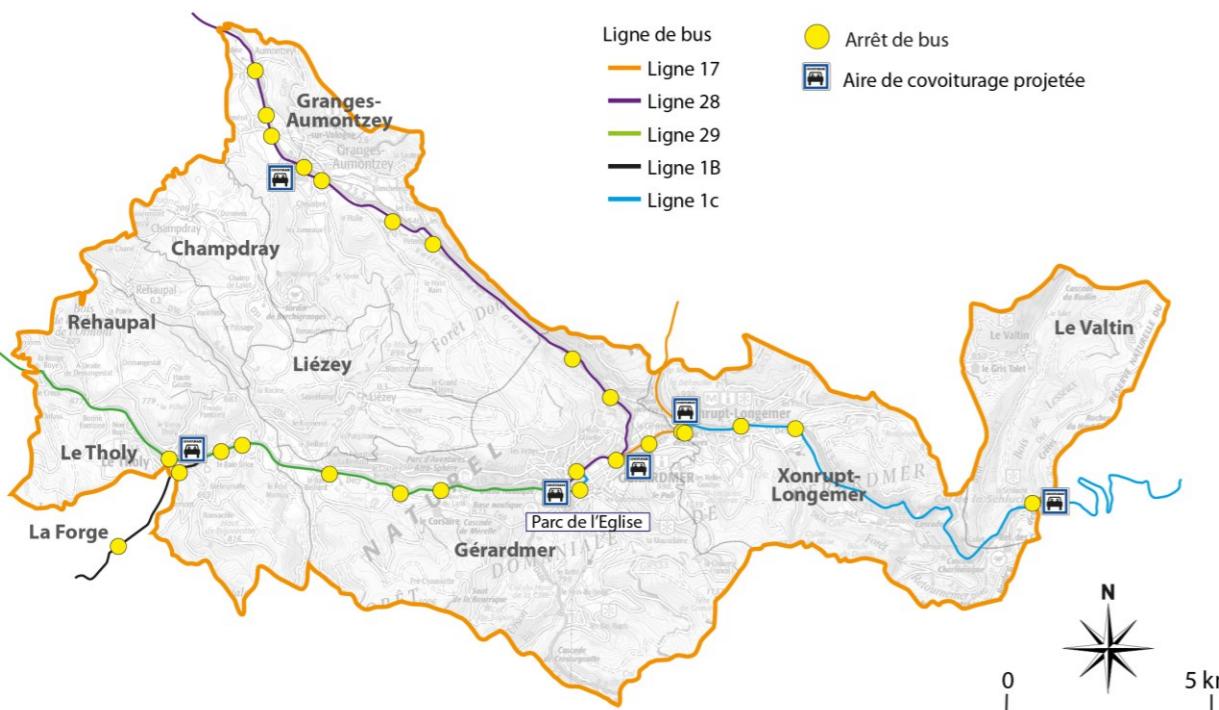


PILOTES ET PARTENAIRES

Acteurs	Gouvernance	Commentaires
CCGHV	Maitrise d'ouvrage	En tant que AOM, porteur de projets sur les mobilités
DDT	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).

LOCALISATION POSSIBLE DES AIRES DE COVOITURAGE STRUCTURANTES



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

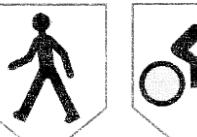


COÛT ESTIMATIF (HT)

- Prix d'aménagement d'une place de stationnement : entre 15€ et 50€/m²
- Panneau de signalisation (CE52) : 500€/unité
- Portique standard : 4 000€
- Stationnement vélo :
 - Abris vélo (10 arceaux) : 5 000€
 - Consignes individuelles : entre 1 000€ et 2 500€ par emplacement vélo
 - Arceau : 300€/unité
- Aire de service avec banc, carte et pompe : ≈7 000€
- Sanitaire : entre 30 000€ et 65 000€
- 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€

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



ACTION N°1.9 : REQUALIFIER LES "VOIES À FAIBLE TRAFIC" COMME SUPPORT DE DÉPLACEMENT DES MODES ACTIFS

COMPLEMENTAIRE

CONTEXTE

- Réseau départemental de catégorie 2 à 4 présentant un trafic inférieur à 4 000 véh/jour (sens confondus)
- En 2023, 11 accidents dont 4 concernant un usager fragile (piéton, cycle)
- 54 % des accidents localisés en agglomération

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.

OBJECTIFS DE L'ACTION

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

PUBLIC CIBLE



DESCRIPTION DES ACTIONS A MENER

1. REALISER UN DIAGNOSTIC SECURITE ROUTIERE

- Recueillir les niveaux de trafics et vitesses de circulation
- Analyser les documents d'accidentologie (fichiers BAAC, identification des ZAAC)
- Analyser les axes accueillants un niveau de trafic inférieur à 4 000 véh/jour (seuil propice à la mixité) :
 - Etat du revêtement (couche de roulement, nid de poule, déformation, orniérage, etc)
 - Condition de visibilité en section et en carrefour
 - Lisibilité de la réglementation (signalisation verticale et horizontale) et des carrefours
 - Pente
 - Rayon des virages
 - Accotement : présence d'obstacles, largeur, zone de récupération

Aménagements cycles

- Réglementation de l'axe en voie verte
- Mise en place d'une CVCB
- Aménagement d'une voie verte ex-nihilo



Points de vigilance

- Viabilité hivernale : déneigement des axes ?
- Acceptabilité par les riverains

TRANSPORTS

Dans la Manche, des petites routes départementales seront bientôt réservées aux vélos et aux piétons

A Saint-Sauveur-Villages dans le centre-Manche, une partie de la RD535 ne sera plus accessible aux voitures, à l'exception des riverains, à partir du 10 novembre. La Manche compte s'appuyer sur le réseau existant des petites routes de campagne pour les transformer en voies cyclables.

Source : Article France Bleue du 9 octobre 2023

2. EXPLORER LES PISTES D'ACTIONS POSSIBLES

- Pour diminuer les vitesses
- Traiter l'accidentologie en fonction des facteurs identifiés
- Aménagements cyclables possibles

Aménagements piétons

- Réglementation ou aménagement en voie verte
- Mise en place d'une CVCB avec autorisation aux piétons de circuler sur les bandes dérasées
- Aménagement de bandes dérasées multimodales

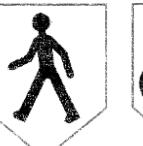


Actions additionnelles

- Fiche action n°1.1 • Fiche action n°3.3
- Fiche action n°3.2

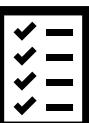
3. EXPÉRIMENTER DES AMÉNAGEMENTS TEMPORAIRES

4. COMMUNIQUER SUR LA MISE EN PLACE DES AMÉNAGEMENTS



ACTION N°1.9 : REQUALIFIER LES "VOIES À FAIBLE TRAFIC" COMME SUPPORT DES DÉPLACEMENTS DES MODES ACTIFS

COMPLEMENTAIRE



POINT RÉGLEMENTAIRE

Article R110-2 du code de la route : **Voie verte** : route exclusivement réservée à la circulation des véhicules non motorisés à l'exception des engins de déplacement personnel motorisés, des cyclomobiles légers, des piétons et des cavaliers.

Par dérogation, les véhicules motorisés mentionnés à l'article **R411-3-2** peuvent également être autorisés à y circuler dans les conditions prévues au même article.

Décret n°2022-635 du 22 avril 2022 – Article R411-3-2 du code de la route : Un arrêté pris par l'autorité détentrice du pouvoir de police de la circulation détermine les routes sur lesquelles est créée une voie verte après consultation des autorités gestionnaires de la voirie concernée. [...] Les règles de circulation définies à l'article R. 110-2 sont rendues applicables par arrêté de l'autorité détentrice du pouvoir de police. Dans les conditions qu'elle détermine, les véhicules motorisés utilisés par une catégorie d'usagers qu'elle définit, ou par les titulaires d'une autorisation individuelle qu'elle délivre, peuvent, par dérogation, être autorisés à circuler pour accéder aux terrains riverains, sous réserve de respecter la vitesse maximale autorisée qu'elle fixe et qui ne peut excéder **30 km/ h.**



PLANNING

DÉLAI DE MISE EN ŒUVRE : 1 - 2 ANS

- 5 mois d'études techniques
- 6 mois consultation entreprise
- 6 mois de travaux
- Option : 3 mois d'expérimentation



INDICATEURS DE SUIVI (fréquence des données à récupérer)

- Evolution de l'accidentologie tous modes (annuelle par période de 5 ans)
- Fréquentation cyclable et piétonne (annuelle)



PILOTES ET PARTENAIRES



Acteurs	Rôles	Commentaires
CCGHV	Maitrise d'ouvrage	
Département	Partenaires techniques	
PETR	Partenaires techniques et financiers	
Commune	Partenaires techniques et financiers	

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



COÛT ESTIMATIF (HT)

Aménagement	Coût au ratio/unité
Création d'une voie verte (3m de large) sans circulation de véhicule motorisé	240 €/ml
Réglementation d'une voie existante en voie verte	<ul style="list-style-type: none"> • Signalisation verticale : 700 €/unité • Signalisation horizontale (pictogramme 100*100cm) : 300 €/unité
Aménagement d'une bande dérasée multimodale dans l'accotement	220 €/ml
CVCB sur emprise existante	25 €/ml

Coût estimatif étude de faisabilité : de 15 K€ à 25 K€ par itinéraire



ACTION 1.10 - AMÉLIORER LA DESSERTE EN TRANSPORT EN COMMUN AUX GARES FERROVIAIRE DE REMIREMONT, MUNSTER ET SAINT-DIE-DES-VOSGES

COMPLEMENTAIRE

CONTEXTE

- Perception des usagers :
 - Problème de régularité, de flexibilité, de fiabilité et de fréquence du transport en commun
 - Horaires inadaptés aux besoins d'utilisation



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.

OBJECTIFS DE L'ACTION

- Améliorer l'attractivité des lignes 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



Bureau

Scolaires



Points de vigilance

- Partenariat, concertation auprès de la SNCF
- Gouvernance
 - Gestionnaire de la ligne Région AOM ?
 - Quel rôle de l'AOM locale ?



DESCRIPTION DES ACTIONS A MENER

Travail à mener par l'AOM local

1. ETRE LE RELAIS DE LA REGION EN MATIERE :

- De communication
- De dysfonctionnement

2. INTERCONNECTER LE TAD DU TERRITOIRE A L'OFFRE DE TRANSPORT EN COMMUN REGIONAL

3. CONDUIRE DES CAMPAGNES DE SENSIBILISATION

Réflexions portées par la région Grand Est

1. EVALUER LES ATTENTES DES USAGERS :

- Par questionnaire ou interview

2. COORDONNER LES HORAIRES DE CARS FLUO / TRAIN

- Arrivée 10 min avant le premier train et départ 10 min après le dernier train
- En cas de retard => information à transmettre au chauffeur

3. COMMUNIQUER SUR LE SERVICE

- Valoriser l'application FLUO
- Prévenir les usagers en cas de retard sur l'application FLUO



PLANNING

DÉLAI D'INSTALLATION : 1 AN

QUELLE TEMPORALITE CHOISIR ?

- Lors du renouvellement de Délégation de Service Public
- Lors de la nouvelle année scolaire
- Lors de la négociation annuelle du contrat



ACTION 1.10 - AMÉLIORER LA DESSERTE EN TRANSPORT EN COMMUN AUX GARES FERROVIAIRES DE REMIREMONT, MUNSTER ET SAINT-DIE-DES-VOSGES

COMPLEMENTAIRE



RAPPEL RÉGLEMENTAIRE

RÉGION : CHEF DE FILE EN MATIÈRE INTERMODALITÉ

- Loi MAPTAM (Modernisation de l'Action Publique Territoriale et d'Affirmation des Métropoles) de 2014 désigne la Région comme chef de file de l'intermodalité. Elle Un des outils mis en place est la réalisation d'un Schéma Régional de l'Intermodalité (SRI), qui définit les orientations en matière d'intermodalité à l'échelle régionale.
- Loi LOM (d'Orientation des Mobilités) de 2019 renforce le rôle de la Région en matière d'intermodalité. Elle a précisé les compétences des Régions et des Autorités Organisatrices de la Mobilité (AOM) en matière d'intermodalité.

En résumé, la Région a une obligation légale de :

- Coordonner les actions des différentes collectivités territoriales en matière d'intermodalité.
- Définir les orientations en matière d'intermodalité dans le cadre du SRI.
- Favoriser la complémentarité entre les différents modes de transport.



Source : Démarche participative mise en place par la Métropole de Rouen pour améliorer son réseau de bus.



INDICATEURS DE SUIVI (fréquence des données à récupérer)

- Fréquentation des cars (mensuelle)
- Nombre de retards train et cars FLUO (mensuelle)
- Enquête satisfaction auprès des usagers / habitants (annuelle)



PILOTES ET PARTENAIRES

Acteurs	Rôles	Commentaires
Région	Maitrise d'ouvrage Partenaire technique et financier	
AOM	Partenaires	Contrat opérationnel de mobilité nécessaire

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



COÛT ESTIMATIF (HT)

Niveau Mesuré – Maitrisé

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

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°1.11 : AMÉNAGER DES ITINÉRAIRES CYCLABLES D'INTÉRÊTS INTERCOMMUNAUX

LONG
TERME

CONTEXTE

Mailler le territoire à partir des itinéraires cycles suivants :

- Bruyères <-> Gérardmer
- Le Tholly <-> Gérardmer <-> Xonrupt-Longemer
- Gérardmer <-> Vallée de la Meurthe

OBJECTIFS DE L'ACTION

- Augmenter la part modale des cycles sur le territoire de la CCGHV
- Accompagner la pratique "toutes saisons" du vélo
- Développer des solutions de déplacement alternatives à la voiture

PUBLIC CIBLE



Points de vigilance



DESCRIPTION DES ACTIONS A MENER

1. ITINÉRAIRES IDENTIFIÉS :

- Granges-Aumontzey <-> Champdray <-> Rehaupal <-> Liézey <-> Le Tholy <-> Tendon <-> Epinal
- Gérardmer <-> Xonrupt-Longemer <-> Le grand Valtin <-> Le Valtin <-> Le Lac blanc
- Remiremont <-> Saint-Amé <-> Le Syndicat <-> Cleurie <-> La Forge <-> Le Tholy <-> Gérardmer

2. DEFINIR POUR CHAQUE LIAISON LE NIVEAU DE SERVICE

- N°1 : Haut niveau de service
- N°2 : Principal
- N°3 : Secondaire (desserte)

3. REALISER UN DIAGNOSTIC SUR LES ITINÉRAIRES IDENTIFIÉS

- Recueil des trafics et vitesses sur route départementale, voie communale
- Identifier et hiérarchiser les points durs (classer par niveau de difficulté)
- Identifier les emprises foncières le long des routes départementales (RD417/RD11/RD8/RD30/RD31)

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

- 6 paramètres à prendre en compte (cf point de vigilance)

5. EXPÉRIMENTER DES AMÉNAGEMENTS TRANSITOIRES

6. RÉALISER UN PLAN DE JALONNEMENT

RÉALISER DES AMÉNAGEMENTS ADAPTÉS : PARAMÈTRES À PRENDRE EN COMPTE



- haut niveau de service
- principal
- secondaire (desserte)

Niveau de service cyclable



ACTION N°1.11 : AMÉNAGER DES ITINÉRAIRES CYCLABLES D'INTÉRÊTS INTERCOMMUNAUX

LONG
TERME

AMÉNAGEMENTS POSSIBLES

	Réseau cyclable secondaire	Réseau cyclable principal	Réseau cyclable à haut niveau de service
Voie à faible trafic	<ul style="list-style-type: none"> Mixité des circulations Bandes multifonctionnelles (selon largeur de chaussée) 	Pistes cyclables (possibilité)	Réglementée en voie verte
Routes secondaires (trafic > 1000 véh/jour)	<ul style="list-style-type: none"> Mixité des circulations (possible) Bandes cyclable (selon largeur de chaussée, niveau de trafic et vitesse) 	<ul style="list-style-type: none"> Pistes cyclables (selon niveau de trafic et vitesse) Bandes cyclables (selon niveau de trafic et vitesse) 	<ul style="list-style-type: none"> Voie verte Pistes cyclables (selon niveau de trafic et vitesse) CVCB (selon largeur de chaussée, niveau de trafic et vitesse)
Route principale (trafic > 4 000 véh/jour)	Inadapté		<ul style="list-style-type: none"> Voie verte Pistes cyclables (selon niveau de trafic et vitesse)



PLANNING

DÉLAI DE MISE EN ŒUVRE : 2 ANS

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



INDICATEURS DE SUIVI (fréquence des données à récupérer)

- Fréquentation cyclable (annuelle)
- Evolution de l'accidentologie tous modes (annuelle par période de 5 ans)



PILOTES ET PARTENAIRES

Acteurs	Gouvernance	Commentaires
CCGHV	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)

RATIO

- **Voie Verte** (nouvelle construction – emprise 4 m) : 315 €/ml à 450€/ml
- **Piste Cyclable** (nouvelle voie – emprise 4m) : 240€/ml
- **CVCB** (sans reprise d'accotement – marquage) : 40€/ml
- **Bandes cyclable** (unilatéral – sans reprise d'accotement) : 15€/ml
- **Matérialisation des trajectoires cycles** (fourni + posé) : 200€/unité (chevron et pictogramme)
- **Signalisation directionnelle (Dv21b ou Dv21a)** : 700€/unité
- **Signalisation directionnelle (Dv21c/Dv43d)** : 500€/unité

Coût estimatif étude de faisabilité : de 5 K€ à 10 K€ par itinéraire

III.3 : FICHES ACTION – ORIENTATION N°2 : Développer un territoire de services de mobilité

ACTIONS SOCLES

- **Fiche n°2.1** : Définir et mettre en œuvre une politique de stationnement vélo
- **Fiche n°2.2** : Soutenir et développer le transport d'utilité sociale

ACTIONS COMPLÉMENTAIRES

- **Fiche n°2.3** : Définir et développer des services autour du vélo (atelier de réparation, magasin de vente, animation, etc)
- **Fiche n°2.4** : Soutenir et inciter les entreprises/administrations/scolaires à la réalisation de plan de mobilité
- **Fiche n°2.5** : Proposer un service de location de vélo en moyenne et longue durée

ACTIONS A LONG TERME

- **Fiche n°2.6** : Développer la pratique de la mobilité partagée (covoiturage et autostop)
- **Fiche n°2.7** : Mettre en place une plateforme de covoiturage
- **Fiche n°2.8** : Proposer un service de prêt de véhicule électrique (voiturettes, scooters) à but d'insertion



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

PUBLIC CIBLE



Touristes



Travailleurs

Habitants



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

- Typologie (rack, arceau, box, abris) ?
- Localisation (bâtiments, cours intérieures, gare, pôle de mobilité, commerce, de santé, pôle touristique et de loisirs)
- Selon le motif de déplacement

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)
- Soumettre les 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
- Sur 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

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



Points de vigilance

Dans le domaine privé, les obligations concernent :

- 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 dont le parc de stationnement automobile (capacité d'au moins 10 places)

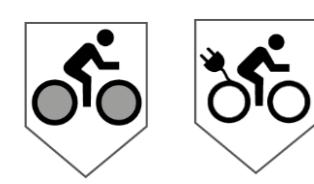


PLANNING

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



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

SOCLE



RAPPEL RÉGLEMENTAIRE

- Article 57 de 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.

La LOM précise que dans les 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. Les dispositifs de sécurisation sont adaptés au risque potentiel des places de stationnement. 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
CCGHV	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 - 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

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.

OBJECTIF DE L'ACTION

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

PUBLIC CIBLE



Travailleurs



Habitants



Scolaires

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

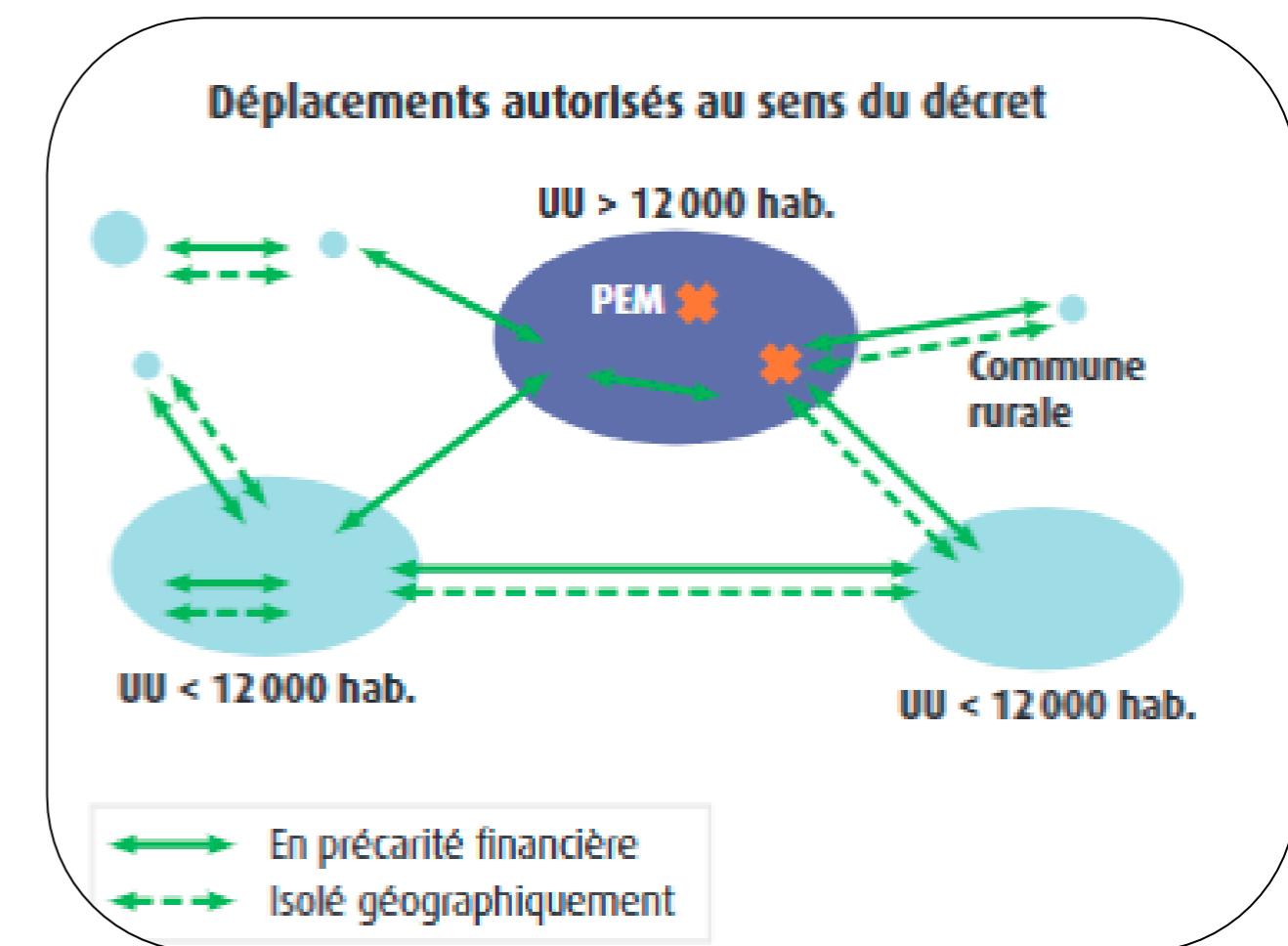
OU

(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.

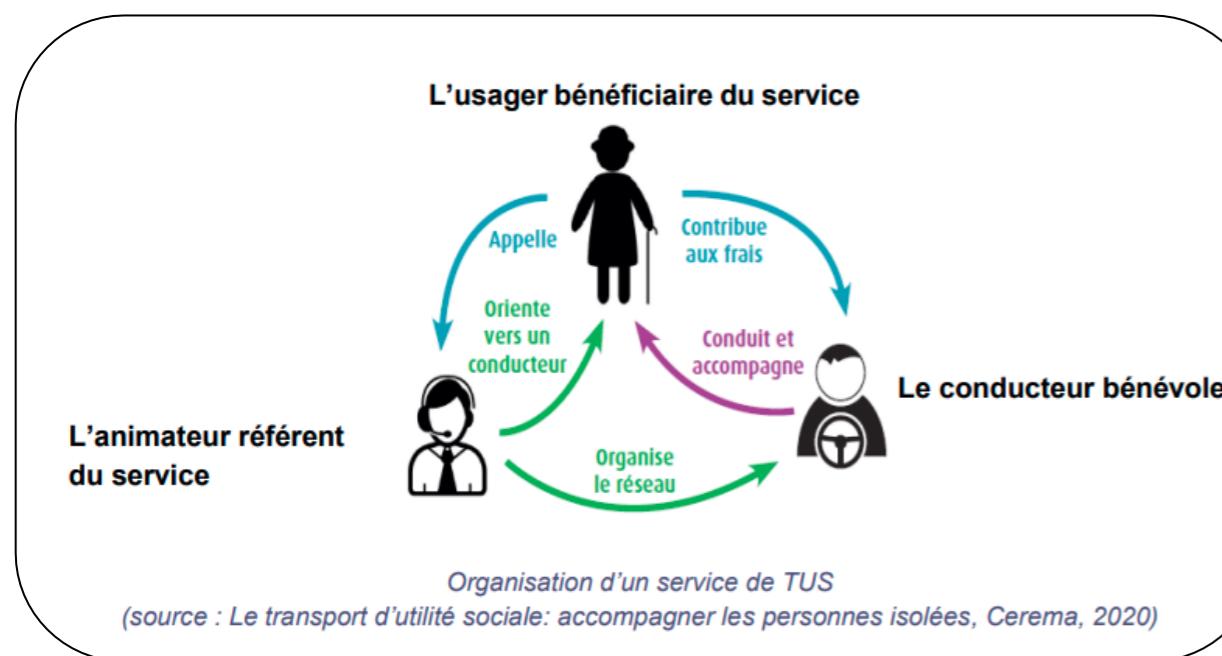
Dans ce cas, le trajet effectué en TUS doit être réalisé dans le périmètre de communes rurales ou de l'unité urbaine de moins de 12 000 habitants, ou avoir pour destination un pôle d'échange multimodal. Le décret fixe de plus une distance maximale de 100 km par trajet.

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



PRINCIPE DE FONCTIONNEMENT

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





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
CCGHV	Maitrise d'ouvrage	En tant que AOM, porteur de projets sur les mobilités
Département / Région	Partenaire financier	
Centre communal d'action sociale (CCAS)	Partenaire technique	

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



COÛTS ESTIMATIFS (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.

Consolidation financière de l'action dépend grandement du choix fait par le porteur de projet concernant différentes hypothèses (développement d'un service porté par l'AOM, service porté par une association, soutien financier).



ACTION 2.3 - DÉFINIR ET DÉVELOPPER DES SERVICES AUTOUR DU VÉLO (ATELIER DE RÉPARATION, MAGASIN DE VENTE, ANIMATION, ETC)

COMPLEMENTAIRE

CONTEXTE

- Part modal vélo est de 1,3% (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



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 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-

SENSIBILISER 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 des 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



ACTION 2.3 - DÉFINIR ET DÉVELOPPER DES SERVICES AUTOUR DU VÉLO (ATELIER DE RÉPARATION, MAGASIN DE VENTE, ANIMATION, ETC)

COMPLEMENTAIRE

BENCHMARK

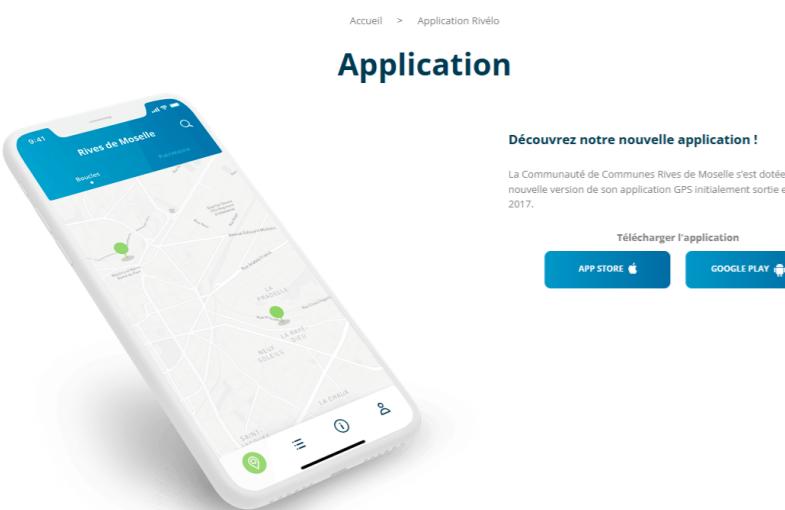


Atelier et vélo-école itinérants avec un camion
Le Pied à Coulisse – Le Mesnil sur Iton (27)

"PRENONS LE GUIDON"

ATELIER ASSOCIATIF RÉCUPÉRATION ET RÉPARATION DE VÉLOS

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



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



INDICATEUR DE SUIVI (fréquence des données à récupérer)

- Part modale d'utilisation du vélo (annuelle)



PILOTES ET PARTENAIRES

Acteurs	Gouvernance	Commentaires
CCGHV	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).



COÛTS ESTIMATIFS (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 2.4 - SOUTENIR ET INCITER LES ENTREPRISES / ADMINISTRATIONS / SCOLAIRES À LA RÉALISATION DE PLAN DE MOBILITÉ

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"
- Problème de recrutement auprès de la jeunesse

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 CONCERNÉES 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

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

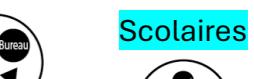
PUBLIC CIBLE



Touristes



Habitants



Scolaires



Travailleurs



- 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 Mettre en place un plan d'action, établir le budget & le calendrier Plus de 80 000 sites Regroupant plus de 50 salariés en France métropolitaine Source : Insee, Fichier localisé des rémunérations et de l'emploi salarié (Flors)
Pourquoi ? Améliorer la mobilité et la QVT des collaborateurs Optimiser l'efficacité et les coûts de déplacements des collaborateurs Limiter l'impact environnemental des déplacements des collaborateurs	réaliser un état des lieux de la mobilité au sein de l'entreprise Déclarer le plan de mobilité à l'AOM en charge du secteur de l'entreprise Suivre et évaluer le PDM sur plusieurs années
Avec qui le faire ? Un chef de projet dédié en interne Les entreprises voisines pour mutualiser la démarche	Quelles actions ? Promouvoir les modes alternatifs à la voiture Suggérer une autre utilisation de la voiture Développer de nouveaux modes de travail

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

GENERALLEMENT

- 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

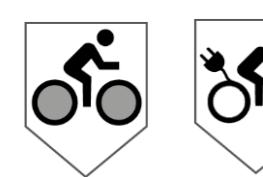
Acteurs	Gouvernance	Commentaires
CCGHV	Maitrise d'ouvrage	En tant que AOM, porteur de projets sur les mobilités
Département	Partenaire technique	
Commerce	Partenaire technique	
CCI / Office du tourisme	Partenaire technique	Faciliter le partenariat avec les acteurs locaux
FUB	Partenaire technique	Association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

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



INDICATEUR DE SUIVI (fréquence des données à récupérer)

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



ACTION 2.5 - PROPOSER UN SERVICE DE LOCATION DE VÉLO EN MOYENNE ET LONGUE DURÉE

COMPLEMENTAIRE

CONTEXTE

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

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.

OBJECTIFS DE L'ACTION

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

PUBLIC CIBLE



Touristes



Habitants



Travailleurs



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. DEFINIR 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. DEFINIR LE PRIX DE L'ABONNEMENT ET LA DUREE DE LOCATION



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



PLANNING

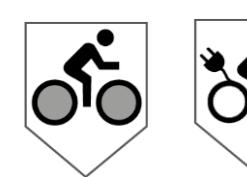
DÉLAI D'INSTALATION : 3 ANS

- 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



Actions additionnelles

- Fiche action de n°2.1 • Fiche action de n°2.3



ACTION 2.5 - PROPOSER UN SERVICE DE LOCATION DE VÉLO EN MOYENNE ET LONGUE DURÉE

COMPLEMENTAIRE

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
1/4 ETP sur au moins 1 an	1/4 ETP

ELEMENTS A INTEGRER AU SERVICE

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



INDICATEURS DE SUIVI (fréquence des données à récupérer)

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



PILOTES ET PARTENAIRES

Acteurs	Gouvernance	Commentaires
CCGHV	Maitrise d'ouvrage	En tant que AOM, porteur de projets sur les mobilités
Département / Région	Partenaire technique	
Ateliers, Magasin	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"



CONTEXTE

- Flux pendulaire interne majoritairement à destination de Gérardmer et à destination de Saint-Dié-des-Vosges et Epinal
- Nombre moyen de trajets mensuels réalisés en covoiturage en 2023 : 110 (3^{ème} territoire en termes de fréquentation sur les 4 du bassin de vie)

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).

OBJECTIF DE L'ACTION

- Offrir une solution de mobilité aux populations les plus fragiles (sénior, jeunes, etc)

PUBLIC CIBLE



Touristes



Bureau

Habitants



Travailleurs

DESCRIPTION DES ACTIONS A MENER

1. REALISER UN BENCHMARK DES APPLICATIONS ET SERVICES EXISTANTS

2. IDENTIFIER LES ACTEURS/PARTENAIRES POTENTIELS

3. DEFINIR LES ATTENTES ET LES BESOINS DU SERVICES

- Quels trajets : Domicile-travail ? Domicile-site naturels ? Domicile-Achat ? Etc
- Une solution clé en main pour la collectivité et l'usager ?

4. DIMENSIONNER LES SERVICES

- Identifier les points d'embarquement
- Formaliser la pratique du covoiturage (aire de covoiturage, parking, arrêt de transport en commun, plateforme ou application)

5. CHOISIR LA METHODE DE DEVELOPPEMENT

- Partenariat avec une plateforme existante
- Ou développement d'une plateforme propre gérée par un privé

6. 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)



Points de vigilance

- Ne pas multiplier les applications
- Consultation du public pour cibler une plateforme déjà connue ou testée la plateforme retenue

PROPRIÉTÉ A L'EXPERIMENTATION

- Création de point d'embarquement avec mobilier modulaire
- Signalétique sur mobilier existant



Action additionnelle

- Fiche action de n°2.7



ACTION 2.6 - DÉVELOPPER LA PRATIQUE DE LA MOBILITÉ PARTAGÉE (COVOITURAGE ET AUTOSTOP)

LONG
TERME

BENCHMARK



Halt ô stop



Rezo pouce



Signalisation Ecov dynamique dans le cadre d'une ligne covoiturage



Signalisation Ecov avec bouton poussoir



INDICATEURS DE SUIVI (fréquence des données à récupérer)

- Part modale du covoiturage (annuelle)
- Enquête satisfaction auprès des usagers / habitants (annuelle)
- Nombre d'inscription sur la plateforme (trimestrielle)



PILOTES ET PARTENAIRES



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

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

PLANNING

DÉLAI DE MISE EN ŒUVRE : 6 MOIS à 1 AN



COÛTS ESTIMATIFS (HT)

- Investissements : 60 k€
- Fonctionnements / exploitations : 10 k€/an / 5 k€/an

Source France Mobilités "L'autostop organisé au quotidien avec Rézopouce et la signalétique Ecov"



ACTION 2.7 - METTRE EN PLACE UNE PLATEFORME DE COVOITURAGE

LONG
TERME

CONTEXTE

- Flux pendulaire interne majoritairement à destination de Gérardmer et à destination de Saint-Dié-des-Vosges et Epinal
- Nombre moyen de trajets mensuels réalisés en covoiturage en 2023 : 110 (3^{ème} territoire en termes de fréquentation sur les 4 du bassin de vie)

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).



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 gérée 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 plébiscitée pour le quotidien et le tourisme – Région Bas-Saint-Laurent

OBJECTIFS DE L'ACTION

- Offrir une solution de mobilité aux populations les plus fragiles (sénior, jeunes, etc)
- Rationaliser la pratique de l'autosolisme

PUBLIC CIBLE

Touristes



Habitants

Travailleurs



Points de vigilance

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



Campagne de communication pour salarié – Centre Hospitalier Romorantin-Lanthenay



ACTION 2.7 - METTRE EN PLACE UNE PLATEFORME DE COVOITURAGE

LONG
TERME

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
CCGHV	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 2.8 - PROPOSER UN SERVICE DE PRÊT DE VÉHICULE ÉLECTRIQUE (VOITURETTES, SCOOTERS) À BUT D'INSERTION

LONG
TERME

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

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).



DESCRIPTION DES ACTIONS A MENER

1. IDENTIFIER LA PRÉSENCE DE SERVICES D'AUTOPARTAGE

- En l'absence de service, l'AOM peut porter le projet en tant que service public (cf article L1231-14 du code des transports)

2. FORME DU SERVICE D'AUTO-PARTAGE LA PLUS PERTINENTE : AUTO-PRATAGE EN BOUCLE

Définition : la prise et la dépose du véhicule se font au même endroit (station d'autopartage). Cette forme de service nécessite une réservation du véhicule, pour un créneau horaire défini et garantit ainsi la disponibilité du véhicule réservé.

3. DEFINIR LE MODE DE GESTION

- En régie
- Par un opérateur

4. DIMENSIONNER LE SERVICE

- Déterminer le nombre de véhicule constituant la flotte
- Mise en service d'une plateforme, application ou standard de réservation
- Définir les modalités d'entretien/maintenance

5. COMMUNIQUER ET PROMOUVOIR

- Réaliser des campagnes de communication auprès des habitants
- Communiquer clairement sur les modalités de réservation, le coût



OBJECTIF DE L'ACTION

- Offrir une solution de mobilité aux populations les plus fragiles (sénior, jeunes, etc)

PUBLIC CIBLE



Touristes



Habitants



Travailleurs



Points de vigilance

- Article L1231-14 du code des transports : "...En cas d'inexistence, d'insuffisance ou d'inadaptation de l'offre privée, les AOM peuvent créer un service public d'auto-partage..."
- Un service auto-partage peut être organisé par un opérateur privé, de sa propre initiative. Dans ce cas, l'AOM peut être associée au projet et, sous certaines conditions, contribuer au développement du service.
- Pour un territoire de moins de 20 000 habitants, il est conseillé de partir sur 1 à 2 véhicules
- Pour minimiser et rationnaliser les coûts, favoriser une coopération entre AOM

← Service Solidacar mise en place par la CC Cattenom et Environs



ACTION 2.8 - PROPOSER UN SERVICE DE PRÊT DE VÉHICULE ÉLECTRIQUE (VOITURETTES, SCOOTERS) À BUT D'INSERTION

LONG
TERME

2 TYPOLOGIES DE GESTION

En REGIE	Par un opérateur
Comprends la réservation des véhicules, la maintenance courante, le suivi administratif et l'inscriptions/abonnements des usagers du service	<ul style="list-style-type: none"> Gestion du service en totalité ou partagée Dans le cas d'une gestion partagée, un exemple de répartition : <ul style="list-style-type: none"> Opérateur : gère les inscriptions, des réservations, l'entretien des véhicules AOM : assure la communication du service et l'information auprès des usagers
ETP : 0,3 à 1,5 ETP	

EXEMPLE DE RECETTE POSSIBLE :

- Tarification à la réservation : prix variant de 1,5€ à 5€/heure (tarification au kilomètre supplémentaire possible variant de 0,15 € à 0,5€/km)
- Tarification par abonnement (avec un prix plus avantageux à l'heure ou kilomètre) : prix de l'abonnement mensuel variant de 5€ à 8€/ mois



PLANNING

DÉLAI DE MISE EN ŒUVRE : 1 à 2 ANS

- 4 mois à 1 an d'étude
- 2 - 6 mois pour l'appel d'offre
- 1 à 3 mois pour la convention

EVALUATION

- 2 à 5 ans pour l'expérimentation et le développement du service



INDICATEURS DE SUIVI (fréquence des données à récupérer)

- Nombre d'abonnement (annuelle)
- Nombre de location (mensuelle)



PILOTES ET PARTENAIRES

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

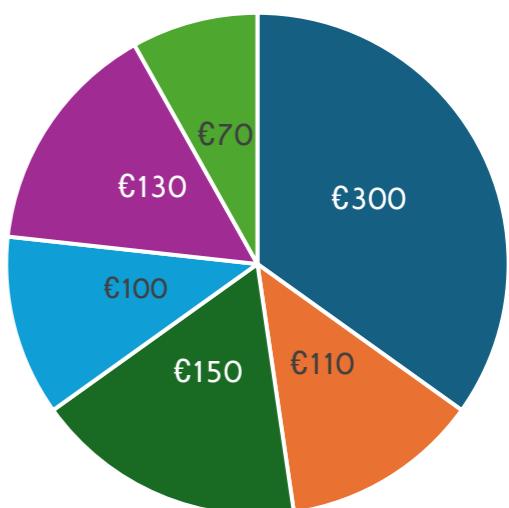
Reprogrammer systématiquement un tour de table avec les potentiels partenaires financiers (subvention).



COÛT ESTIMATIF (HT)

- Ordre de grandeurs des coûts mensuels, par véhicule, d'un service d'autopartage : 860€

- Armotissemens des frais fixes
- Système embarqué
- Energie
- Entretien

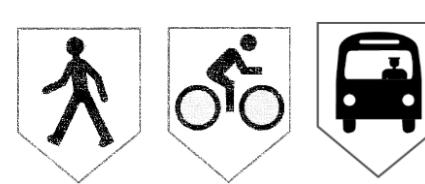


Source Cerema "L'AUTOPARTAGE EN ZONE PEU DENSE"

III.4 : FICHES ACTION – ORIENTATION N°3 : Développer une mobilité touristique plus vertueuse

ACTIONS SOCLES

- **Fiche n°3.1** : Définir une politique de mobilité sur l'accessibilité des sites touristiques
- **Fiche n°3.2** : Aménager un itinéraire cyclable entre Gérardmer et la vallée de la Meurthe



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

SOCLE

CONTEXTE

- 88% des visiteurs viennent en voiture
- 6 touristes sur 10 sont des primo visiteurs (5 dernières années)
- Saturation de l'espace à proximité des sites touristiques (parking)

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).

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



DESCRIPTION DES ACTIONS A MENER

1. RECENSER LES SITES TOURISTIQUES DIT « FRAGILES » et à « HAUT POTENTIEL »

- Choisir les sites selon des critères faisant consensus tels que la fréquentation, l'état physique du site (fragilité des sols, orniérage, diagnostic flore, etc)

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 autours 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

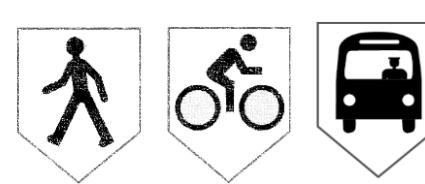


Point de vigilance

- 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)

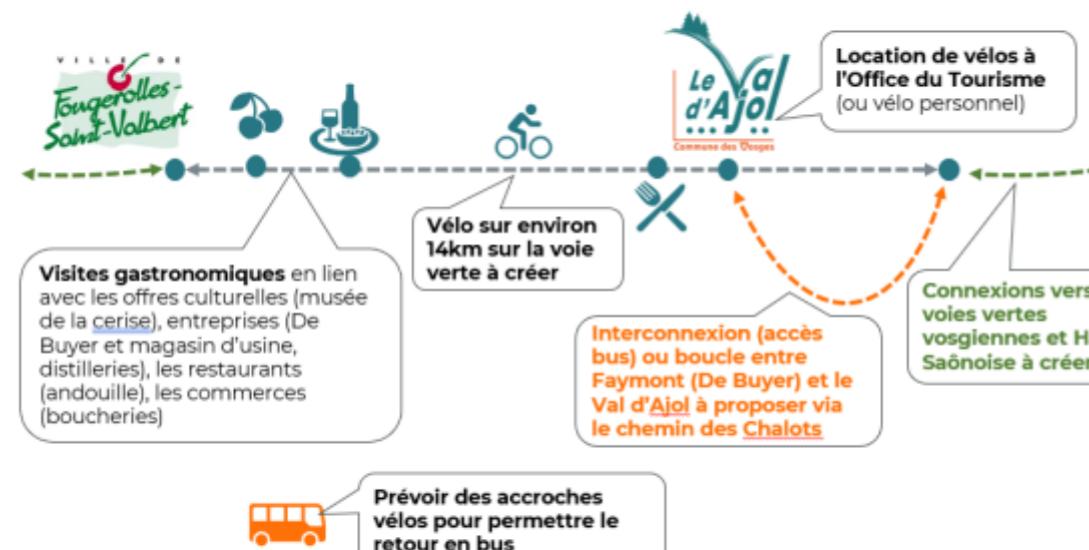


ACTION 3.1 - DÉFINIR UNE POLITIQUE DE MOBILITÉ SUR L'ACCESSIBILITÉ DES SITES TOURISTIQUES

SOCLE

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

Schéma global



Action n°6 de l'axe 3 de l'étude d'accessibilité des sites touristiques

20/11/2023 | 31



PLANNING

DÉLAI D'INSTALLATION : 2 ANS

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



INDICATEURS DE SUIVI (fréquence des données à récupérer)

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



PILOTES ET PARTENAIRES



Acteurs	Gouvernance	Commentaires
CCGHV	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).



COÛT ESTIMATIF (HT)

Aménagement	Coût au ratio/unité
Site internet (construction)	10 K€
Brochure touristique	Coût interne aux fonctionnements de l'office du tourisme
Campagne de communication (promotion)	Entre 20 000€ - 50 000€ (moyenne)



ACTION 3.2 - AMÉNAGER UN ITINÉRAIRE CYCLABLE ENTRE GÉRARDMER ET LA VALLÉE DE LA MEURTHE

SOCLE

CONTEXTE

- Connecter avec des itinéraires cyclables le territoire de la CCGHV à ces voisins notamment aux sites touristiques et de loisirs d'envergures

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



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. RECENSER LES SITES TOURISTIQUES A DESSERVIR

- 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. RÉALISER UN DIAGNOSTIC

- Recueillir les niveaux de trafic journalier, les vitesses pratiquées (V85)
- Identifier les différents itinéraires possibles tant sur le réseau communal (route, voie, chemin) que départemental (RD417, RD23, RD73)
- Identifier et hiérarchiser les points durs (classer par niveau de difficulté)

3. PROPOSER UN AMÉNAGEMENT EN COHÉRENCE AVEC LES TRAFICS ET VITESSES RELEVÉES

- Trafics supérieurs à 4 000 véh/j et V85 supérieur à 70 km/h : Aménagement séparatif : Voie verte, piste cyclable, trottoir
- Trafics inférieurs à 4 000 véh/j et V85 inférieur à 70 km/h : Aménagement semi-séparatif : Bande dérasée multimodale, bande cyclable, CVCB, chevron et pictogramme
- Trafics inférieurs à 2 000 véh/j et V85 inférieur à 70 km/h (proche des 50 km/h) : Matérialisation des trajectoires cycles,
- Trafic inférieur à 1 000 véh/j et V85 inférieur à 50 km/h : Réglementation en vélorue ou voie verte

4. EXPÉRIMENTER DES AMÉNAGEMENTS TRANSITOIRES

5. RÉALISER UN PLAN DE JALONNEMENT



Point de vigilance

- Engager une démarche partenariale avec les EPCI voisines



LONGUEUR

- Itinéraire**
- RD417 : 1,9km
 - Via RD23 : 18,6km
 - Via RD73 : 12,2km+3,1km via la RD23 = 15,3km



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



Action additionnelle

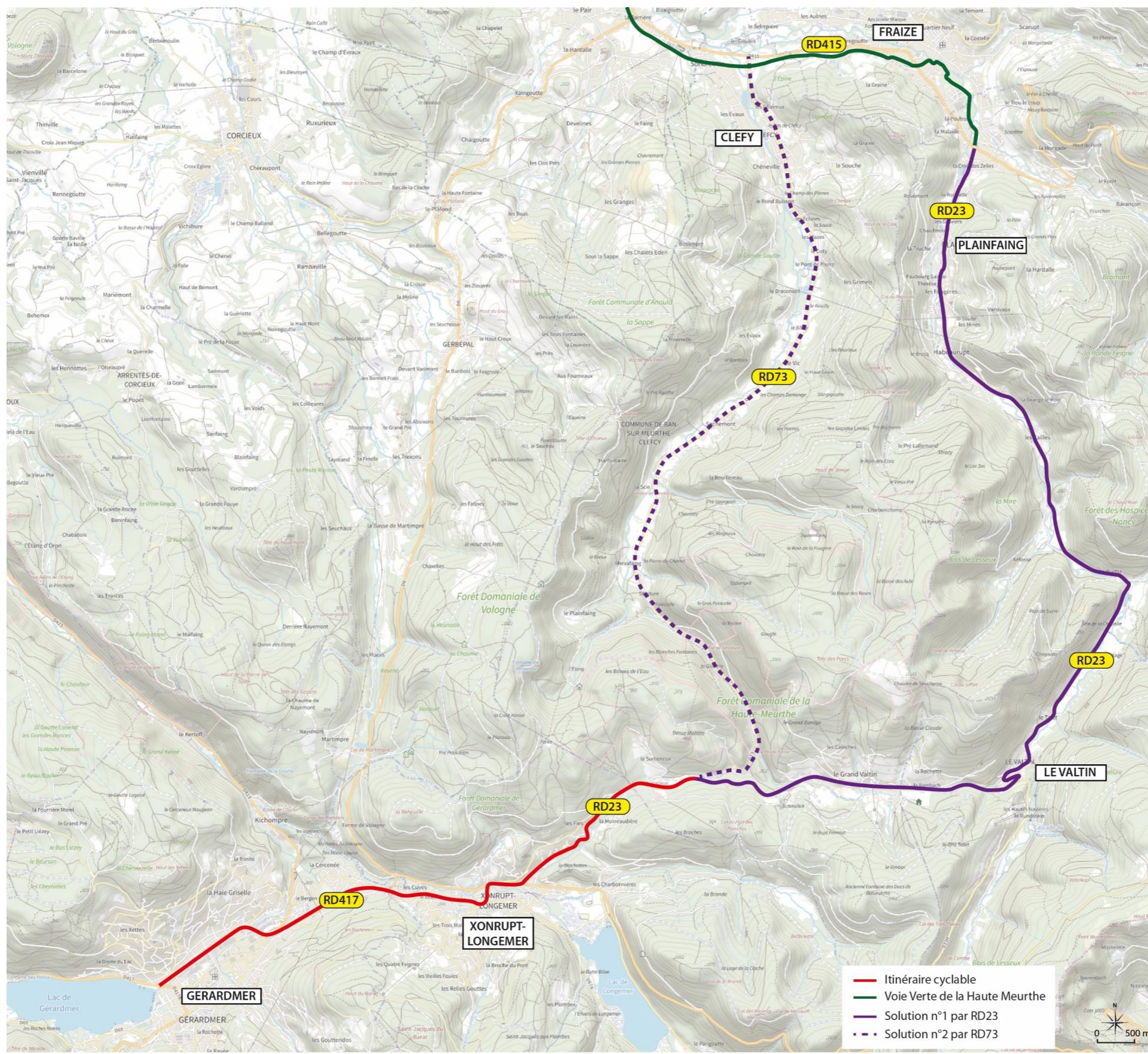
- Fiche action n°1.1



ACTION 3.2 - AMÉNAGER UN ITINÉRAIRE CYCLABLE ENTRE GÉRARDMER ET LA VALLÉE DE LA MEURTHE

SOCLE

PROPOSITION DE DEUX ITINÉRAIRES ENTRE LA COMMUNE DE GERARDMER – VALLEE DE LA MEURTHE





ACTION 3.2 - AMÉNAGER UN ITINÉRAIRE CYCLABLE ENTRE GÉRARDMER ET LA VALLÉE DE LA MEURTHE

SOCLE

3 NIVEAUX D'AMÉNAGEMENTS

RESEAU ROUTIER COMMUNAL		RESEAU ROUTIER DEPARTEMENTAL
Mesuré	Maitrisé	Ambitieux
<ul style="list-style-type: none"> Pictogramme cycle + chevron Limitation à 50km/h et 70km/h 	<ul style="list-style-type: none"> Actions mesurées Création d'une surlargeur en virage dans le sens montant dédié à la circulation des cycles 	<ul style="list-style-type: none"> Bande cyclable sur la RD417 Voie verte (nouvelle structure) le long de la RD23 ou RD73



PILOTES ET PARTENAIRES

Acteurs	Gouvernance	Commentaires
CCGHV	Maitre d'ouvrage	
CA de Saint-Dié-des-Vosges	Maitre d'ouvrage	
PETR	Partenaire technique et financier	Accompagne les projets de mobilité touristique
Département	Partenaire technique	
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)

Niveau Mesuré et Maitrisé



INDICATEURS DE SUIVI (fréquence des données à récupérer)

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

Niveau Ambitieux

- Coût : entre 340K € et 400K €

- Coût : entre 4M € et 4,8M €

Aménagement	Coût au ratio/unité
Signalisation directionnelle cycle (Dv21b ou Dv21a)	700€/unité
Signalisation directionnelle cycle (Dv21c/Dv43d)	500€/unité

Coût estimatif étude de faisabilité : de 15 K€ à 20 K€ par itinéraire

III.5 : FICHES ACTION : Volet transversal "Communication"

ACTIONS SOCLES

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



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 (saisonnieres?) et des actions ponctuelles
- S'appuyer sur les évènements (locaux, départementaux, régionaux et nationaux) pour sensibiliser, promouvoir les services de mobilités

PUBLIC CIBLE



Touristes



Habitants



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 réplicable
- 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



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

VENIR ET STATIONNER À SÉZANNE



Source : Rubrique « Venir et stationner » de la ville de Sézanne sur leur 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
CCGHV	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€

III.6 : SYNTHESE

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 la liaison cyclable Bruyères-Gérardmer	CYCLE	SOCLE		CCGHV, PETR
	1.2	Aménager un itinéraire cyclable entre Le Tholy, Gérardmer et Xonrupt	CYCLE	SOCLE	de 210K€ à 2,7 M€	CCGHV, Communes
	1.3	Améliorer l'accessibilité multimodale de la gare routière de Gérardmer	INTERMODALITE	SOCLE	de 350K€ à 500 K€	Région
	1.4	Evaluer les solutions de transports en commun (navette des marchés de Gérardmer, bus urbain de Gérardmer, navette des marchés de Granges-Aumontzey, car Fluo, navette des crêtes, navette des neiges)	TRANSPORT EN COMMUN	SOCLE		Région, CCGHV
	1.5	Créer un service de transport à la demande entre Gérardmer, Granges-Aumontzey, Le Tholy et Xonrupt	TRANSPORT EN COMMUN	SOCLE	440K€ /an	CCGHV
	1.6	Aménager les centres-bourgs pour la marche et le vélo	MOBILITE ACTIVES	SOCLE		CCGHV, Communes
	1.7	Aménager des pôles de mobilité	TRANSPORT EN COMMUN	COMPLEMENTAIRE		Région, CCGHV
	1.8	Aménager des aires de covoituring sur les axes routiers structurants	COVOITURAGE	COMPLEMENTAIRE		CCGHV
	1.9	Requalifier les "voies à faible trafic" comme support des déplacements des modes actifs	MOBILITE ACTIVES	COMPLEMENTAIRE		CCGHV
	1.10	Améliorer la desserte en transport en commun des gares ferroviaires de Remiremont, Munster et Saint-Dié-des-Vosges	INTERMODALITE	COMPLEMENTAIRE		Région
	1.11	Aménager des itinéraires cyclables d'intérêts intercommunaux	CYCLE	LONG TERME		CCGHV, Communes
ORIENTATION N°2 : DÉVELOPPER UN TERRITOIRE DE SERVICES DE MOBILITÉ	2.1	Définir et mettre en oeuvre une politique de stationnement vélo	CYCLE	SOCLE	De 25 K€ à 56 K€	CCGHV, Région, Promoteur, Bailleur et Entreprise
	2.2	Soutenir et développer le transport d'utilité sociale	TRANSPORT EN COMMUN	SOCLE		Région, Département, CCGHV
	2.3	Définir et développer des services autour du vélo (atelier de réparation, magasin de vente, animation, etc)	CYCLE	COMPLEMENTAIRE		CCGHV
	2.4	Soutenir et inciter les entreprises/administrations/scolaires à la réalisation de plan de déplacement	MANAGEMENT DE LA MOBILITE	COMPLEMENTAIRE		CCGHV
	2.5	Proposer un service de location de vélo en moyenne et longue durée	CYCLE	COMPLEMENTAIRE		CCGHV
	2.6	Développer la pratique de la mobilité partagée (covoituring et autostop)	AUTOSTOP / COVOITURAGE	LONG TERME		CCGHV
	2.7	Mettre en place une plateforme de covoituring	COVOITURAGE	LONG TERME		CCGHV
	2.8	Proposer un service de prêt de véhicule électrique (voiturettes, scooters) à but d'insertion	MANAGEMENT DE LA MOBILITE	LONG TERME		CCGHV
ORIENTATION N°3 : DÉVELOPPER UNE MOBILITÉ TOURISTIQUE PLUS VERTUEUSE	3.1	Définir une politique de mobilité sur l'accessibilité des sites touristiques	MULTIMODALITE	SOCLE		CCGHV, PETR
	3.2	Aménager un itinéraire cyclable entre Gérardmer et la vallée de la Meurthe	CYCLE	SOCLE	De 340 K€ à 4,8 M€	CCGHV, CA de Saint-Dié-des-Vosges
	3.3	Aménager la liaison cyclable Bruyères-Gérardmer	CYCLE	SOCLE		CCGHV, PETR
COMMUNICATION	4.1	Développer un plan de communication autour des services de mobilité	COMMUNICATION	SOCLE	80 K€	CCGHV



PARTIE IV – ANNEXE : 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 Gérardmer Hautes Vosges a délibéré, en date du 25 juin 2025 (délibération N°69_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.

Une deuxième phase de consultation a eu lieu du 15 octobre au 5 novembre 2025 et a permis à la population de s'exprimer sur le projet de PMS.

DÉTAIL DES AVIS SOLICITÉS ET REÇUS

PERSONNE PUBLIQUE ASSOCIÉE	AVIS
Commune Champdray	Avis réputé favorable
Commune de Gérardmer	Avis réputé favorable
Commune de Granges-Aumontzey	Avis réputé favorable
Commune de Le Tholy	Avis favorable
Commune de Le Valtin	Avis réputé favorable
Commune de Liézey	Avis réputé favorable
Commune de Réhaupal	Avis réputé favorable
Commune de Xonrupt-Longemer	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 réputé favorable
Communauté d'Agglomération d'Epinal	Avis réputé favorable
Communauté de Communes Bruyères – Vallons des Vosges	Avis réputé favorable
Communauté de Communes de la Vallée de Munster	Avis favorable
Comité des partenaires	Avis favorable
Comité de Massif des Vosges	Avis favorable
Département des Vosges	Avis favorable
Région Grand Est	Avis favorable

Au total, 17 PPA ont été consultées, 4 ont émis un avis favorable et 13 ont un avis réputé favorable par absence de réponse.

V.2 - Remarques émises par les PPA

1 – REGION GRAND EST

2 – CONSEIL DEPARTEMENTAL DES VOSGES

3 - COMITE DE MASSIF DES VOSGES

4 – COMITE DES PARTENAIRES

5 - COMMUNAUTÉ DE COMMUNES DE LA VALLÉE DE MUNSTER

V.2.1 - Remarques émises par la REGION GRAND EST

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	1.3	Améliorer l'accessibilité multimodale de la gare routière de Gérardmer	L'aménagement d'une véritable gare routière pourra être financé par le dispositif régional DIRIGE, dans la limite des contraintes budgétaires actuelles. Les aménagements relatifs au stationnement des véhicules légers et des vélos, la création des cheminements piétonniers et cyclables pour accéder à la gare routière ne sont pas pris en compte dans le dispositif DIRIGE. L'avis est donc favorable pour un accompagnement régional technique et financier selon les modalités d'intervention du dispositif DIRIGE. Néanmoins, la Région Grand Est n'assurera pas la maîtrise d'ouvrage de l'opération, même partielle, sachant que la Région Grand Est n'est pas propriétaire du foncier et n'a pas vocation à porter directement ce type d'aménagement.
	1.4	Evaluer les solutions de transports en commun (navette des marchés de Gérardmer, bus urbain de Gérardmer, navette des marchés de Granges-Aumontzey, car Fluo, navette des crêtes, navette des neiges)	La Région Grand Est accompagnera techniquement les solutions de transports relevant de la compétence de la CCGHV. Pour les solutions à développer relevant de la compétence régionale, les contraintes budgétaires actuelles de la Région Grand Est ne permettront pas d'envisager une offre supplémentaire.
	1.10	Améliorer la desserte en transport en commun des gares ferroviaires de Remiremont, Munster et Saint-Dié-des-Vosges	L'adaptation de l'offre interurbaine est régulière en fonction des variations horaires des TER, à moyens constant.

1 - Socle
2 - Secondaire
3 - Long terme

Les autres actions relevant de la compétence de la CC Gérardmer Hautes 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 et je vous en remercie.

De manière générale, il serait pertinent de mettre en avant les fiches actions qui transcient votre territoire, ou qui pourraient être mutualisées, comme les actions relatives à la mobilité solidaire entre intercommunalités, ou a minima faire l'objet de capitalisation d'expérience.

La sécurité routière est citée de manière diffuse mais n'apparaît pas de manière spécifique dans le plan d'action : d'autres mesures de sécurisation peuvent être intégrées aux fiches action pour améliorer ce volet qui apparaît indispensable aujourd'hui ; en particulier au niveau de la pratique cyclable.

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.

V.2.2 - Remarques émises par le CONSEIL DEPARTEMENTAL DES VOSGES - 2

ORIENTATION	ID	ACTIONS	REMARQUES
ORIENTATION N°1 RATIONALISER LA PRATIQUE DE L'AUTOSOLISME ET FAVORISER UN REPORT MODAL ALTERNATIF	1.1	Aménager un itinéraire cyclable entre Bruyères et Gérardmer	Concernant l'Action 1.1 sur la liaison cyclable Bruyères – Gérardmer, une collaboration entre nos services est requise afin de faciliter l'aménagement sur le domaine routier départemental pour fiabiliser la continuité du tracé et sécuriser l'itinéraire, notamment entre le centre de Gérardmer et l'ancienne voie ferrée.
	1.2	Aménager un itinéraire cyclable entre Le Tholy, Gérardmer et Xonrupt	L'Action 1.2 sur l'itinéraire entre Le Tholy, Gérardmer et Xonrupt mentionne le projet du tour du lac de Gérardmer, mais sans détail sur sa mise en œuvre. Je souhaiterais connaître les modalités envisagées pour les prochaines années.
	1.6	Aménager les centres-bourgs pour la marche et le vélo	Concernant les mobilités actives, l'Action 1.6 sur l'aménagement des centres-bourgs reste assez générale. Dans la pratique, chaque situation est particulière : l'apaisement de la circulation nécessite souvent des aménagements physiques, qui ne sont pas toujours possibles sur les routes départementales. Des traversées alternatives doivent alors être envisagées, comme des trottoirs partagés, lorsque l'emprise le permet. Une étude spécifique serait à ce titre recommandée.
	1.9	Requalifier les "voies à faible trafic" comme support des déplacements des modes actifs	L'Action 1.9 sur la requalification des voies à faible trafic pourrait être précisée : les aménagements comme les Chaussées à Voie Centrale Banalisée (CVCB) ou les bandes dérasées multimodales ne sont pas des aménagements piétons classiques. Ils peuvent être utilisés à défaut d'autres solutions, mais leur usage doit être bien encadré, notamment hors agglomération. Pour le diagnostic sécurité routière, dans l'analyse des voies à trafic inférieur à 4000 véhicules par jour, il serait utile d'ajouter la prise en compte des vitesses réelles pratiquées par les véhicules motorisés, car les vitesses pratiquées ne sont pas toutes compatibles avec une mixité vélo et véhicules motorisés. Enfin, pour les CVCB, je rappelle qu'elles doivent rester exceptionnelles hors agglomération, et ne peuvent être mises en œuvre que dans des conditions bien précises : faible vitesse (50 km/h, voire 70 km/h), bonne visibilité (pas de sinuosité ni forte pente), largeur de chaussée suffisante (entre 5,5 et 7,5 m), et trafic limité soit 2000 véhicules par jour maximum (4000 par dérogation).
ORIENTATION N°2 DÉVELOPPER UN TERRITOIRE DE SERVICES DE MOBILITÉ	2.2	Développer le transport solidaire associatif	Pour la mobilité solidaire (Actions 2.2 et 2.8), le Plan privilégie une approche participative ancrée dans le tissu associatif, adapté à un territoire à saisonnalité marquée. Les financements peuvent être diversifiés par la recherche de mécénat, fonds européens et autres partenariats. Je vous recommande d'accélérer la digitalisation via une plateforme unique et de renforcer la communication auprès de bénéficiaires et relais. Pour le déploiement des actions, une phase pilote peut être systématiquement menée et un suivi socioéconomique peut être mis en place. Les indicateurs de suivi gagneront à être quantifiés et partagés. L'association Mobilibre basée à Remiremont et Fresse-sur-Moselle est citée ponctuellement dans les documents du Plan, elle apparaît comme une base intéressante pour développer et renforcer le transport d'utilité sociale à l'échelle de la communauté de communes.
	2.5	Proposer un service de location de vélo en moyenne et longue durée	Au sujet de la mobilité touristique, il serait intéressant de proposer des services de location de type « One Way » qui permettent de louer un vélo à un point de départ et de le restituer à un autre.
	2.8	Proposer un service de prêt de véhicule électrique (voiturettes, scooters) à but d'insertion	Pour la mobilité solidaire (Actions 2.2 et 2.8), le Plan privilégie une approche participative ancrée dans le tissu associatif, adapté à un territoire à saisonnalité marquée. Les financements peuvent être diversifiés par la recherche de mécénat, fonds européens et autres partenariats. Je vous recommande d'accélérer la digitalisation via une plateforme unique et de renforcer la communication auprès de bénéficiaires et relais. Pour le déploiement des actions, une phase pilote peut être systématiquement menée et un suivi socioéconomique peut être mis en place. Les indicateurs de suivi gagneront à être quantifiés et partagés.
ORIENTATION N°3 DÉVELOPPER UNE MOBILITÉ TOURISTIQUE PLUS VERTUEUSE	3.1	Définir une politique de mobilité sur l'accessibilité des sites touristiques	Au sujet de la mobilité touristique, il serait intéressant de proposer des services de location de type « One Way » qui permettent de louer un vélo à un point de départ et de le restituer à un autre.
	3.2	Aménager un itinéraire cyclable entre Gérardmer et la vallée de la Meurthe	Pour l'Action 3.2 entre Gérardmer et la vallée de la Meurthe, le trafic moyen journalier sur la RD23 est plus faible que sur la RD73, ce qui pourrait justifier son choix. Toutefois, ces routes sont difficiles à aménager du fait de la topographie et de l'emprise souvent restreinte. Des mesures de trafic complémentaires pourraient être menées au cours de la saison touristique estivale. Et une étude de faisabilité, permettra de déterminer si un itinéraire en site mixte, mesuré et maîtrisé peut être réalisé. La faisabilité de réalisation d'une voie verte, qui serait plutôt une piste cyclable longeant les routes départementales, semblant incertaine.
COMMUNICATION	4.1	Développer un plan de communication autour des services de mobilité	Vis-à-vis des usagers, le développement d'une meilleure communication sur l'ensemble des services de mobilité existants paraît primordial pour augmenter leur visibilité et leur usage. L'Action 4.1 « développer un plan de communication autour des services de mobilité » est à ce titre tout à fait pertinente.

1 - Socle
2 - Secondaire
3 - Long terme

V.2.3 - Remarques émises par le COMITE DE MASSIF DES VOSGES

AVIS GÉNÉRAL

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

La commission considère 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.

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°1 RATIONALISER LA PRATIQUE DE L'AUTOSOLISME ET FAVORISER UN REPORT MODAL ALTERNATIF	1.10	Améliorer la desserte en transport en commun des gares ferroviaires de Remiremont, Munster et Saint-Dié-des-Vosges	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.

1 - Socle

2 - Secondaire

3 - Long terme

V.2.4 - Remarques émises par le COMITE DES PARTENAIRES

AVIS GÉNÉRAL

Délibération du 26 septembre 2025 – transmis par courriel du 30 septembre 2025

Merci pour le partage de ce travail qui me semble très pertinent et nécessaire à mettre en œuvre pour le territoire. Je vous transmets quelques avis / compléments sur certaines actions, notamment celles liées directement aux transports en commun dont je suis plus sensible. Pour les autres actions non citées, elles ne sont pas omises par manque d'intérêt, c'est au contraire signe que je suis tout à fait en accord avec celles-ci et avec leur hiérarchisation.

AVIS CIBLÉ

ORIENTATION	ID	ACTIONS	REMARQUES
ORIENTATION N°1 RATIONALISER LA PRATIQUE DE L'AUTOSOLISME ET FAVORISER UN REPORT MODAL ALTERNATIF	1.1	Aménager un itinéraire cyclable entre Bruyères et Gérardmer	<p>Si je suis tout à fait d'accord pour ouvrir des infrastructures sécurisées à la mobilité à vélo, que je pratique, je me pose la question du rapport bénéfice / coût de ce projet. Il n'est nulle part mentionné ou calculé le gain (en termes d'émissions de CO2, par exemple) apporté par cette infrastructure, ni la fréquentation associée prévue. Les chiffres sont pourtant disponibles (flux domicile – travail, comptages routiers ...). Dans ce cadre, comment et pourquoi la prioriser par rapport aux autres liaisons identifiées dans le PMS ?</p> <p>Le contexte de cette action est lui aussi maladroit : « Connecter avec des itinéraires cyclables le territoire de la CCGHV à ces voisins notamment aux sites touristiques et de loisirs d'envergure » est-il écrit. Or, je ne vois pas de sites touristiques et de loisirs d'envergure à Bruyères ? Quand aux connexions, l'itinéraire ne le permet pas (dans l'attente d'hypothétiques tronçons) avec les voies vertes des Hautes – Vosges (à Remiremont) ou avec la véloroute Luxembourg – Lyon (à Epinal). Il aurait été correct également de spécifier que ce nouvel aménagement amène à condamner le retour du train à Gérardmer, pour ses 7700 habitants permanents et son million de visiteurs annuel, à l'heure du report modal et alors que toutes les régions de France enregistrent des fréquentations records sur les réseaux ferroviaires TER. Le train étant la seule solution de report modal massif pour les moyennes et longues distances.</p> <p>En d'autres termes, quels sont les fréquentations attendues entre une piste cyclable et une liaison ferroviaire, en regard du coût ? Cette question n'est pas évoquée.</p>
	1.2	Aménager un itinéraire cyclable entre Le Tholy, Gérardmer et Xonrupt	Celui-ci me semble prioritaire, par rapport à l'action 1.1, étant données les distances de cette liaison davantage compatible avec des reports modaux plus massifs, étant donné les trajets quotidiens et nombreux entre les 3 communes (8533 véhicules / jour entre Gérardmer et Le Tholy contre 3089 entre Granges-Aumontzey et Gérardmer).
	1.4	Evaluer les solutions de transports en commun (navette des marchés de Gérardmer, bus urbain de Gérardmer, navette des marchés de Granges-Aumontzey, car Fluo, navette des crêtes, navette des neiges)	<p>Afin d'apporter à ce projet, je me permets de développer quelques idées :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Penser au stationnement des vélos (notamment électriques, pour être serein de les laisser à la journée voir sur quelques jours). - Penser à la possibilité d'avoir un quai sur les deux côtés de la route (pour éviter trois demi-tours de giratoire à certaines liaisons). - Penser à la régulation (attente longue) des autocars, qu'elle soit sur site ou à distance sur un autre endroit, ainsi qu'aux déposes touristiques. - Penser à l'aménagement (plus léger) d'un site de repli en cas de manifestations. Celles-ci étant régulières dans le secteur (en 2025 ; fêtes de Jonquilles, Rallye Grand Est ; Fête foraine notamment ont privés d'accès à la gare routière). Dans les trois cas il y a eu trois sites différents de repli, avec des difficultés récurrentes de stationnement et de visibilité des sites. Un affichage dynamique et visible est nécessaire.
	1.5	Créer un service de transport en commun entre Gérardmer, Granges-Aumontzey, Le Tholy et Xonrupt	<p>Il est possible d'imaginer beaucoup de choses :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Des liaisons à la demande en complément de l'offre régionale, par exemple lors des « trous » d'horaires en heures creuses. - Des liaisons intra communales pour favoriser un report modal sur les trajets les plus courts et en rabattement sur l'offre régionale. - Des liaisons à destination des villages et hameaux les moins densément peuplés, pour pouvoir proposer une offre, à destination notamment des personnes captives. <p>Il n'est pas possible de tout faire dans le budget prévisionnel évoqué, dès lors il faudra étudier et hiérarchiser les besoins et attentes de cette action. Il me semble important de ne pas venir en superposition des services existants, même méconnus.</p>
	1.7	Aménager des pôles de mobilité	<p>L'action devrait être priorisée dans les actions « socles ». En effet, les arrêts de transport en commun, notamment, sont quasiment invisibles dans l'espace public de la CCGHV. Ils sont loin d'être accessibles, et de pouvoir opérer des cheminements sécurisés, que ce soit par la marche à pied ou même, en voiture avec des stationnements sauvages.</p> <p>Cette action mériterait d'avoir une étude de priorisation pour déterminer les sites les plus urgents à mener des travaux pour pouvoir rendre visible l'offre de mobilité; mais aussi et surtout assurer la sécurité des usagers.</p>
	1.10	Améliorer la desserte en transport en commun des gares ferroviaires de Remiremont, Munster et Saint-Dié-des-Vosges	Même s'il s'agit d'un sujet porté par la Région, il est nécessaire d'être porteur d'idées et de pouvoir demander des actions pour pouvoir améliorer l'offre actuelle des lignes FLUO. Cette action doit être portée de façon stratégique par rapport au calendrier régional de remise en concurrence du secteur de Gérardmer, afin de ne pas être bloqué par les plafonds des règles des marchés publics.

1 - Socle

2 - Secondaire

3 - Long terme

V.2.5 - Remarques émises par la COMMUNAUTÉ DE COMMUNES DE LA VALLÉE DE MUNSTER

AVIS GÉNÉRAL

Délibération du 23 septembre 2025

Après délibération et vote à l'unanimité,

DECIDE :

- **D'ÉMETTRE**, un avis favorable sur le projet arrêté du Plan de Mobilité Simplifié de la Communauté de Communes Gérardmer Hautes Vosges,
- **D'AUTORISER**, M. le Président à réaliser tout acte nécessaire à la mise en œuvre de la présente délibération

AVIS CIBLÉ

ORIENTATION	ID	ACTIONS	REMARQUES
ORIENTATION N°1 RATIONALISER LA PRATIQUE DE L'AUTOSOLISME ET FAVORISER UN REPORT MODAL ALTERNATIF	1.9	Requalifier les "voies à faible trafic" comme support des déplacements des modes actifs	Il convient de noter l'action visant l'amélioration de la desserte en transport en commun des gares ferroviaires de Remiremont, Munster et Saint-Dié-des-Vosges. Elle devra s'inscrire en cohérence avec les objectifs des PDMS des AOM limitrophes concernées, dont le PDMS de la vallée de Munster en cours de réalisation, et ceux des Bassins de mobilité de la Région Grand Est également en cours d'élaboration.
ORIENTATION N°3 DEVELOPPER UNE MOBILITÉ TOURISTIQUE PLUS VERTUEUSE	3.1	Définir une politique de mobilité sur l'accessibilité des sites touristiques	Des axes de travail pour favoriser un report modal alternatif et pour développer une mobilité touristique plus vertueuse ont été mis en avant, en particulier la question de l'accès aux crêtes du massif vosgien et à ses sites touristiques emblématiques, tels que le Col de la Schlucht.
	3.2	Aménager un itinéraire cyclable entre Gérardmer et la vallée de la Meurthe	

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

V.3 – SYNTHESE DE L'AVIS DE LA POPULATION - 1

VISION GENERALE

Le « Plan De Mobilité Simplifié » définit 3 orientations importantes, parmi celles-ci :

- **Orientation n°1 - Rationnaliser l'autosolisme et améliorer l'utilisation des transports en commun :** C'est un objectif essentiel pour la décarbonation (1^{er} poste d'émission de gaz à effet de serre : les transports). Comment atteindre cet objectif ? Certains disent que les Français sont trop attachés à leur voiture pour utiliser les transports en commun. Or dans les grandes villes, les gens sont habitués à les utiliser. C'est une habitude et un service à mettre en place. Si ce service est fonctionnel et concurrentiel sur le plan du coût et de la sécurité, alors il sera utilisé surtout en hiver. Pourquoi tous les élus (CC de Gérardmer Hautes Vosges et de la CC Bruyères, Vallons des Vosges) ne se sont-ils pas mobilisés auprès de la Région pour insister sur la remise en service de la ligne ferroviaire Bruyères à Gérardmer ? C'est un investissement coûteux, mais à long terme, répond totalement à cette première orientation ainsi qu'à la deuxième.

Je suis bien évidemment en accord avec cette finalité bien que sa formulation ne me paraisse pas assez directe. Il s'agit bien de remettre en question la part hégémonique de la voiture dans nos déplacements. Ceci est indispensable pour deux raisons principales, l'une reliée aux problèmes environnementaux et énergétiques que vous évoquez un petit peu et l'autre à un défi de santé publique qui n'apparaît pas dans votre document. La sédentarité frappe notre société et il est fondamental de créer des environnements permettant aux habitants de se déplacer à pied ou/et à vélo.

En ce sens, pour moi la priorité des priorités devrait viser à permettre à chaque jeune de notre territoire de se rendre à son école et aux infrastructures qui lui sont largement dédiées (gymnase, médiathèque...) en toute sécurité à pied ou/en vélo. Hors, rien à ce sujet dans votre plan d'action.

Vous n'évoquez pas la réalisation de parkings à l'entrée des bourgs qui sont pourtant la condition d'un moins de voitures en ville et donc d'un plus de déplacements à pied ou à vélo. Tant qu'il n'y aura pas d'actions pour diminuer la place de la voiture en ville il est illusoire de penser que la place des piétons et cyclistes va augmenter. Cela passe notamment par le changement d'emplacements des places de parking.

Il faut rendre compte que la voiture est devenue un poison pour les déplacements dans la ville et dans le territoire durant les week-ends et les vacances scolaires, d'où l'intérêt de créer des parkings comme vous le proposez, aux entrées de Gérardmer. Je pense qu'il est indispensable pour le bien-être et le bien-vivre de chacun.e, autochtones ou visiteur.ses, de mettre urgentement en place des infrastructures permettant les déplacements des familles comme des sportif.ves, des travailleur.ses ou encore des sans-véhicules à pied ou à vélo.

- **Orientation n°3 – Développer une mobilité touristique plus vertueuse :** 82% des touristes se rendant dans une station de ski y vont en voiture. Parmi eux, 52% disent qu'ils s'y rendraient en train si c'était possible et fonctionnel. Parmi les personnes interrogées, les 18-24 ans sont 74% à souhaiter venir en train. Cette enquête a été faite par l'ensemble des maires des stations de montagne.
Parler de mobilité ne peut se faire sans parler « Trains » sauf à continuer à faire du court terme, à toujours agir sans anticiper à long terme pour les jeunes.
Hâte de pouvoir me déplacer encore plus à vélo (= sécurité), en covoiturage et en navettes de toutes parts.
Afin de développer une mobilité touristique plus vertueuse il faut replacer les enjeux au bon endroit. 80% des émissions carbone liées au tourisme sont émises dans le trajet pour venir sur site. De plus, de nombreux citadins, qui sont nos prochains visiteurs, sont sans voiture. Il apparaît donc prioritaire de permettre aux futurs visiteurs d'arriver sur notre territoire en transport en commun. C'est à cette condition que les itinéraires de liaison douce entre nos différentes communes prendront tout leur sens.
- Ce plan ne prend pas assez en compte certaines des spécificités du territoire (climat, montagne/pentes) et s'adresse essentiellement à un public de passage (vacanciers).

PAR THEMATIQUE



THEMATIQUE CYCLE :

PROJET CYCLABLE :

- Concernant la Voie Verte Bruyères à Gérardmer, ne serait-il pas possible de consacrer les 6 millions d'euros destinés à la réaliser pour :
 - Effectivement refaire les ouvrages d'art qui seraient utiles à un retour du train
 - Développer du vélo-rail qui avait été présenté il y a quelques mois ? Cela sauvegarderait la ligne de chemin de fer sans empêcher pour autant la réalisation d'une piste cyclable à côté.
 - Commencer par faire une Voie Verte entre Epinal et Bruyères puisque l'objectif à terme est de relier à la voie bleue qui passe à Epinal
- La Voie Verte sera une bonne chose pour les touristes et pour les locaux pour se déplacer en toute sécurité.
- Action 1.2 : Au vu du nombre de cyclistes croissant (locaux + touristes) pourquoi ne pas opter directement pour les normes de la catégorie « Ambitieux » ce qui motivera les personnes qui ne sont pas en confiance avec un trafic routier dangereux. Développer les partenaires Répair Café « vélo » dans les différentes communes ouvertes aux touristes aussi.
- Aménager la liaison cyclable Bruyères – Gérardmer : Je ne peux qu'exprimer ma grande satisfaction de voir cette action inscrite en socle, donc prioritaire, tant il me paraît évident qu'elle remplit toutes les conditions pour apporter un grand service à la population à un coût acceptable : une base existante avec l'ancienne voie SNCF, un intérêt touristique évident (les références positives existent en la matière, on le voit dans toute la France!), des frais de fonctionnement très limités lorsque l'investissement sera réalisé (au contraire de la plupart des autres projets), un intérêt direct pour tout type de population (cyclistes sans doute, mais aussi marcheurs, familles, PMR etc...). J'observe d'ailleurs que le descriptif de cette action pourrait être largement enrichi puisque l'étude de faisabilité a été conduite et acceptée par la CCGHV et que nombre de précisions pourraient être apportées, comme cela est le cas dans certaines fiches suivantes (fiche 1.2 par ex.). Je remarque également que les deux objectifs affichés de cette action sont d'ordre touristique alors que l'intérêt direct pour la population de la vallée de la Vologne est tout aussi primordial... ce qui rejoint, par exemple l'action 1.6 visant à développer la marche et le vélo dans les centres bourgs. La future Voie Verte le fera évidemment!
- L'aménagement d'une piste cyclable entre Bruyère et Gérardmer. Je ne vois pas en quoi cette liaison va permettre d'agir sur l'autosolisme et favoriser un report modal. Pouvez me l'expliquer ?
- Action 1.6 : souhaite aménager les centres bourgs pour la marche et le vélo. Je pense que cette vision de la mobilité est mal pensée, la priorité est de remettre les jeunes en mouvement et non pas de faire des centres-villes dédiés au tourisme. Bien entendu ceux-ci doivent permettre à travers l'accès aux commerces et à l'installation d'espaces publics de qualité (places ombragées, terrain de jeux...) aux personnes de tout âge de se retrouver, mais ce point-là est déjà en partie, réalisé. Encore une fois, l'urgent est de favoriser les déplacements des jeunes à pied et à vélo en partant de leurs besoins.
- Les infrastructures demandées par les voyageurs à pied et en vélo sont à ce jour plutôt bien identifiées. Pour les voyageurs à la journée, des consignes pour leur affaires, des parkings sécurisés pour leur vélo, l'accès à des espaces couverts (salle hors sacs) pour se faire à manger, des sanitaires (y compris douches) sont des impératifs. Pour les voyageurs qui restent plus d'une journée, il faut s'assurer que les loueurs sont à même de proposer ce type de service.
- Il est urgent de mettre en place des pistes cyclables reliant les villes et villages du territoire et de proposer des accueils vélos aux trois points d'entrée de Gérardmer aux arrivées du Tholy, de Granges et de Xonrupt. Ces accueils pourraient être des abris chauffés pour permettre de se restaurer avec sanitaires et douches comme cela se fait dans les pays du Nord de l'Europe (il peut faire froid et mauvais chez nous) sans oublier des ateliers sous abris évidemment.
- Relier les pistes cyclables aux établissements scolaires pourvus de garages à vélos et les relier entre elles.

V.3 – SYNTHESE DE L'AVIS DE LA POPULATION - 3

THEMATIQUE TRANSPORT EN COMMUN :

POLITIQUE GENERALE :

Serait-il possible d'organiser pour les élus et citoyens, la visite guidée écologique, de la ville de Fribourg, proposée par l'Office de tourisme de cette ville ? Cela avait été organisé à Granges (Bus jusqu'à la frontière puis train jusqu'à Fribourg). Ce n'est pas loin et c'est très intéressant et instructif sur le plan des mobilités (organisation parfaite des transports en commun et des pistes cyclables) ainsi que sur tous les autres plans relatifs aux problèmes environnementaux et à leurs solutions.

TRANSPORT A LA DEMANDE (TAD)

Avis sur 2 actions : Action n°1.5 : Créer un service de transport à la demande entre Gérardmer, Granges-Aumontzey, Le Tholy et Xonrupt et Action n°2.2 : Soutenir et développer le transport d'utilité Sociale

Je comprends que ce type d'action soit inscrit dans un PMS, mais je vous fais part de mes doutes sur le potentiel réel : sur le principe, tout un chacun y sera, bien sûr, favorable. Mais dans la réalité, peu feront le pas pour s'y inscrire, d'autant qu'il s'agirait d'une boucle de 50 kms. Cela risquerait d'être un service collectif à coût exorbitant lorsqu'on le rapportera à l'usager. C'est souvent déjà le cas de petites lignes ferroviaires, dont certains médias ou associations s'indignent de la suppression éventuelle et/ou réclament la réouverture alors que la fréquentation réelle est tout à fait décevante. Il me paraît important de bien cerner l'analyse coûts/avantages/fréquentation réelle avant d'investir. Certes, c'est moins gênant pour l'action 2.2, dont les coûts de fonctionnement seraient plus légers et s'adapteraient automatiquement à la demande réelle.

TRANSPORT URBAIN

Il faudrait que les élus s'inspirent de ce qui réussit ailleurs comme à Chamonix, où on peut poser sa voiture en arrivant là-bas en vacances, puis prendre un forfait « Transport en commun » qui offre par bus ou navettes l'accès à tous les sites touristiques, départs de randonnées, etc

Notre réseau de bus est totalement sous exploité. En cause, un manque flagrant de communication autour de ce transport.

L'extrême majorité des habitants ignore les horaires, les tarifs, voire les destinations desservies par ces lignes régulières...

Ces bus roulants la plupart du temps presque à vide, il faut améliorer le taux de remplissage ce qui permettrait également de faire baisser la facture.

Il serait très pertinent de mettre en place un plan de communication simple permettant de mieux développer ce moyen de transport Leaflet, affiches, médias locaux, ...).

FERROVIAIRE

Toutes les Communautés de Communes devraient se tourner vers la « solution train » qui est le transport en commun le plus performant en termes de bilan carbone et de sécurité, afin d'exiger de l'Etat Français un réseau ferroviaire comme celui de la Suisse et de l'Autriche utilisé à grande échelle par le public.

Je ne comprends pas pourquoi la voie verte doit se construire sur l'emprise de la ligne Bruyère-Gérardmer et non à côté au détriment d'un retour du train à moyen ou long terme. Nous sommes dans une région de montagne (pas très horizontale donc) très arrosée, aux routes encore souvent en neigées, sinon verglacées en hiver, où le vélo ne peut être pratiqué une bonne partie de l'année. De plus, sans être contre le vélo, envisager la rénovation de la liaison ferroviaire entre Bruyère et Gérardmer est bien plus inclusif (tout le monde n'a pas forcément envie, ou ne peut simplement pas, faire du vélo dans ses déplacements quotidiens ou de loisir). Une ligne ferroviaire (TER classique, train léger, tram...) régulière et bien cadencée pour fidéliser les usagers (lors de leurs déplacements pour les études, le travail, les démarches administratives ou vers des structures de santé...), permettrait de sécuriser le transport quotidien sur cet axe.

THEMATIQUE INNOVATION :

Concernant la voie verte Bruyères à Gérardmer, ne serait-il pas possible de consacrer les 6 millions d'euros destinés à la réaliser pour :

- Mettre un train panoramique de type Draisly sur la voie Bruyères à Gérardmer ou un train moderne qui peut sortir de la voie ferrée et rouler sur la route jusqu'au centre de Gérardmer, comme le demande l'association TG2V. L'association TG2V a également fait une étude sur le coût de ce projet, projet qui pourrait d'ailleurs aussi être porté par un privé.

1 – DELIBERATION DE LA COMMUNE DE LE THOLY

2 – COURRIER DU COMITE DES PARTENAIRES

3 – DELIBERATION DE LA COMMUNES DE LA VALLÉE DE MUNSTER

4 – DELIBERATION DU COMITE DE MASSIF DES VOSGES

5 – DELIBERATION DU CONSEIL DÉPARTEMENTAL DES VOSGES

6 – COURRIER DU CONSEIL REGIONAL – REGION GRAND EST

V.4.1 - DELIBERATION DE LA COMMUNE DE LE THOLY

Copie pour Impression
Réception au contrôle de légalité le 29/09/2025 à 12h08
Référence de l'AR : 088-218804706-20250926-44_2025-DE
Publié le 29/09/2025 ; Rendu exécutoire le 29/09/2025

**DELIBERATION
CONSEIL MUNICIPAL
Commune de Le Tholy**

SEANCE DU 26 SEPTEMBRE 2025

Nombre de Membres		
Membres en exercice	Présents	Volants
18	12	12 + 3 pouvoirs

Date de convocation
12 septembre 2025

L'an deux mille vingt-cinq, le vingt-six septembre à vingt heures trente, le Conseil municipal, régulièrement convoqué, s'est réuni au nombre prescrit par la loi, en Conseil municipal, qui a eu lieu Salle des mariages à la Mairie, sous la présidence de Anicet JACQUEMIN, Maire.

Présents : BACHELARD Alexis, CLAUDON Jocelyne, DURAND Danielle, DUVAL Celine, FREMIOT Sébastien, GRIVEL Jacques, GRIVEL Nathalie, GRIVEL Stéphane, JACQUEMIN Anicet, LALEVEE Renaud, MANSUY Jean-Pierre, MARIN Daniel.

Absents : CROQUET David, DANIEL Nadege, GOETZINGER Claude.

Représentés : BERTRAND Nathalie pouvoir donné à MANSUY Jean-Pierre, LECOMTE Patrick pouvoir donné à DURAND Danielle, MASSOTTE Adrien pouvoir donné à DUVAL Celine.

Monsieur FREMIOT Sébastien a été nommé secrétaire de séance.

Objet : Avis sur le plan de mobilité simplifié de la Communauté de Communes Gérardmer Hautes Vosges
N° de délibération : 44_2025

Conseillers présents	Suffrages exprimés avec pouvoir	Pour	Contre	Abstention	Non participant
12	3	15	0	0	0

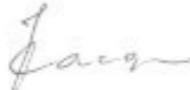
Monsieur le Maire fait part au conseil municipal du projet de plan de mobilité de la Communauté de Communes Gérardmer Hautes Vosges (CCGHV), de ses enjeux en termes de politiques publiques et des besoins des habitants, d'un diagnostic territoire, d'une stratégie territoriale et d'un plan d'actions.

Le bureau communautaire a donné un avis favorable le 11 juin 2025 pour ce plan de mobilité simplifié et il convient de le soumettre, pour avis, aux personnes publiques associées dont la commune de LE THOLY.

Ce plan de mobilité sera ensuite soumis à une procédure de participation du public sur une période de 21 jours au minimum à compter de la mise à disposition au public. Ce dossier sera disponible au siège de la CCGHV ainsi que sur son site internet.

Après en avoir délibéré, le conseil municipal, donne un avis favorable, POUR à l'unanimité.

Anicet JACQUEMIN Fait et délibéré les jour, mois et an susdits.
2025.09.29 11:36:02 +0200 Affiché le 29 septembre 2025
Ref:9539697-14361301-1 Pour extrait conforme
Signature numérique Anicet JACQUEMIN, Maire
le Maire Anicet JACQUEMIN, Maire


Anicet JACQUEMIN

V.4.2 - COURRIER DU COMITE DES PARTENAIRES

Paul Bruey
24 Chemin de la Charbonnière
88400 GERARDMER

CC Gérardmer Hautes Vosges

Objet : avis concernant l'adoption du Plan de Mobilité Simplifié de la CCGHV

Merci pour le partage de ce travail qui me semble très pertinent et nécessaire à mettre en œuvre pour le territoire. Je vous transmets ci-dessous quelques avis / compléments sur certaines actions, notamment celles liées directement aux transports en commun dont je suis plus sensible.

Pour les autres actions non citées, elles ne sont pas omises par manque d'intérêt, c'est au contraire signe que je suis tout à fait en accord avec celles-ci et avec leur hiérarchisation.

Concernant l'action 1.1 « **AMÉNAGER LA LIAISON CYCLABLE BRUYÈRES-GÉRARDMER** », c'est certainement l'action dont je suis le plus « critique ». Si je suis tout à fait d'accord pour offrir des infrastructures sécurisées à la mobilité à vélo, que je pratique, je me pose la question du rapport bénéfice / coût de ce projet. Il n'est nulle part mentionné ou calculé le gain (en termes d'émissions de CO2, par exemple) apporté par cette infrastructure, ni la fréquentation associée prévue. Les chiffres sont pourtant disponibles (flux domicile – travail, comptages routiers ...). Dans ce cadre, comment et pourquoi la prioriser par rapport aux autres liaisons identifiées dans le PMS ?

Le contexte de cette action est lui aussi maladroit : « *Connecter avec des itinéraires cyclables le territoire de la CCGHV à ces voisins notamment aux sites touristiques et de loisirs d'envergure* » est-il écrit.

Or, je ne vois pas de sites touristiques et de loisirs d'envergure à Bruyères ? Quand aux connexions, l'itinéraire ne le permet pas (dans l'attente d'hypothétiques tronçons) avec les voies vertes des Hautes – Vosges (à Remiremont) ou avec la véloroute Luxembourg – Lyon (à Epinal).

Il aurait été correct également de spécifier que ce nouvel aménagement amène à condamner le retour du train à Gérardmer, pour ses 7700 habitants permanents et son million de visiteurs annuel, à l'heure du report modal et alors que toutes les régions de

France enregistrent des fréquentations records sur les réseaux ferroviaires TER. Le train étant la seule solution de report modal massif pour les moyennes et longues distances.

En d'autres termes, quels sont les fréquentations attendues entre une piste cyclable et une liaison ferroviaire, en regard du coût ? Cette question n'est pas évoquée.

Concernant l'action 1.2 « **AMÉNAGER UN ITINÉRAIRE CYCLABLE ENTRE LE THOLY, GÉRARDMER** » ; c'est un très bon projet. Celui-ci me semble prioritaire, par rapport à l'action 1.1, étant donnée les distances de cette liaison davantage compatible avec des reports modaux plus massifs, étant donnés les trajets quotidiens et nombreux entre les 3 communes (8533 véhicules / jour entre Gérardmer et Le Tholy contre 3089 entre Granges-Aumontzey et Gérardmer).

Concernant l'action 1.3 « **AMÉLIORER L'ACCESSIBILITÉ MULTIMODALE DE LA GARE ROUTIÈRE DE GÉRARDMER** » ; c'est là aussi un sujet très intéressant et le retenir en action « socle » est très pertinent.

Afin d'apporter à ce projet, je me permets de développer quelques idées :

- Penser au stationnement des vélos (notamment électriques, pour être serein des les laisser à la journée voir sur quelques jours).
- Penser à la possibilité d'avoir un quai sur les deux côtés de la route (pour éviter trois demi-tours de giratoire à certaines liaisons).
- Penser à la régulation (attente longue) des autocars, qu'elle soit sur site ou à distance sur un autre endroit, ainsi qu'aux déposes touristiques.
- Penser à l'aménagement (plus léger) d'un site de repli en cas de manifestations. Celles-ci étant régulières dans le secteur (en 2025 ; fêtes de Jonquilles, Rallye Grand Est ; Fête foraine notamment ont privés d'accès à la gare routière). Dans les trois cas il y a eu trois sites différents de repli, avec des difficultés récurrentes de stationnement et de visibilité des sites. Un affichage dynamique et visible est nécessaire.

Concernant l'action 1.4 « **EVALUER LES SOLUTIONS DE TRANSPORT EN COMMUN** », c'est effectivement un travail à mener pour identifier les points faibles et forts de chacune des offres et de mieux les coordonner entre-elles.

Concernant l'action 1.5 « **CRÉER UN SERVICE DE TRANSPORT A LA DEMANDE ENTRE GÉRARDMER, GRANGES-AUMONTZÉY, LE THOLY ET XONRUPT** », le tout est de bien dimensionner le service et l'objectif.

Il est possible d'imaginer beaucoup de choses :

- Des liaisons à la demande en complément de l'offre régionale, par exemple lors des « trous » d'horaires en heures creuses.
- Des liaisons intra communales pour favoriser un report modal sur les trajets les plus courts et en rabattement sur l'offre régionale.
- Des liaisons à destination des villages et hameaux les moins densément peuplés, pour pouvoir proposer une offre, à destination notamment des personnes captives.

Il n'est pas possible de tout faire dans le budget prévisionnel évoqué, dès lors il faudra étudier et hiérarchiser les besoins et attentes de cette action. Il me semble important de ne pas venir en superposition des services existants, mêmes méconnus.

Concernant l'action 1.7 « **AMÉNAGER DES PÔLES DE MOBILITÉ** », l'action devrait être priorisée dans les actions « socles ». En effet, les arrêts de transport en commun, notamment, sont quasiment invisibles dans l'espace public de la CCGHV. Ils sont loin d'être accessibles, et de pouvoir opérer des cheminement sécurisés, que ce soit par la marche à pied ou même, en voiture avec des stationnements sauvages.

Cette action mériterait d'avoir une étude de priorisation pour déterminer les sites les plus urgents à mener des travaux pour pouvoir rendre visible l'offre de mobilité ; mais aussi et surtout assurer la sécurité des usagers.

Concernant l'action 1.10 « **AMÉLIORER LA DESSERTE EN TRANSPORT EN COMMUN AUX GARES FERROVIAIRE DE REMIREMONT, MUNSTER ET SAINT-DIE-DES-VOSGES** », même s'il s'agit d'un sujet porté par la Région, il est nécessaire d'être porteur d'idées et de pouvoir demander des actions pour pouvoir améliorer l'offre actuelle des lignes FLUO. Cette action doit être portée de façon stratégique par rapport au calendrier régional de remise en concurrence du secteur de Gérardmer, afin de ne pas être bloqué par les plafonds des règles des marchés publics.

Gérardmer, le 24-08-2025,

Paul Bruey

Membre du comité des partenaires, collège « habitant »

DEPARTEMENT
DU HAUT-RHIN

ARRONDISSEMENT
DE COLMAR

Nombre des membres
du Conseil
Communautaire élus :
36

en fonction :
36

Procuration :
10

Délégués présents :
Norbert SCHICKEL
Monique HANS
Jean-Martin MEYER
Angelo ROMANO
Jean-Jacques MOREL
André TINGEY
Charles FRITSCH
Bernard REINHEIMER
Alfred WEICK
Denise BUHL
Robert GEORGE
Mady REBERT
Pierre DISCHINGER
Monique MARTIN
Antoinette STRAUMANN
J-François WOLLBRETT
Carla BRUNETTI
Roland GIANTI
Audrey LUTZ
Jean-Daniel CHAPOT
Thierry BESSEY
Claude MEYER
Philippe BRESCHBUHL
Daniel THOMEN
Patricia EBERSOHL
Gabriel BURGARD

Délégués représentés
Maurice HENRY
Bernard ZINGLE
Patrick ALTHUSSER
Marc WIOLAND
Daniel HAUDY
Jean ELLINGER
Heidi DEYBACH
J-François KABUCZ
Virginie LAVAL
Geneviève TANNACHER

Délégués absents :

REPUBLIQUE FRANCAISE
COMMUNAUTE DE COMMUNES DE LA VALLEE DE MUNSTER

Extrait du registre des délibérations du Conseil Communautaire
Séance du 23 septembre 2025 à 18 h 30
Sous la présidence de M. Norbert SCHICKEL, Président de la CCVM

POINT 8 – ATTRACTIVITE / MOBILITE

8.1. AVIS SUR PLAN DE MOBILITE SIMPLIFIE COMMUNAUTE DE COMMUNES GERARDMER HAUTES VOSGES

Lors de sa séance du 25 juin 2025, le conseil communautaire de la Communauté de Communes de Gérardmer Hautes Vosges (CCGHV) a procédé à l'arrêt de son Plan de mobilité simplifié. Par courrier en date du 9 juillet 2025, M. le Président de CCGHV a sollicité l'avis de la Communauté de Communes de la Vallée de Munster qui dispose d'un délai de trois mois pour se prononcer sur ce document. Suivant les dispositions la loi d'Orientation des Mobilités, la Communauté de Communes Gérardmer Hautes Vosges, en tant qu'Autorité organisatrice de la mobilité, a décidé d'élaborer son Plan de mobilité simplifié (PDMS) avec une vision prospective sur 12 ans. Les phases de diagnostic et de définition de la stratégie de mobilité du PDMS de la CCGHV ont été élaborées conjointement avec la Communauté de Communes des Hautes Vosges, la Communauté de Communes des Ballons des Hautes Vosges et la Communauté de la Porte des Vosges méridionales. Ainsi, le projet de PDMS de la CCGHV s'articule autour de 3 orientations stratégiques communes aux 4 EPCIS et de la déclinaison en 23 actions pour le territoire de la CCGHV.

Dans ce cadre, des axes de travail pour favoriser un report modal alternatif et pour développer une mobilité touristique plus vertueuse ont été mis en avant, en particulier la question de l'accès aux crêtes du massif vosgien et à ses sites touristiques emblématiques, tels que le Col de la Schlucht. Il convient de noter l'action visant l'amélioration de la desserte en transport en commun des gares ferroviaires de Remiremont, Munster et Saint-Dié-des-Vosges. Elle devra s'inscrire en cohérence avec les objectifs des PDMS des AOM limitrophes concernées, dont le PDMS de la vallée de Munster en cours de réalisation, et ceux des Bassins de mobilité de la Région Grand Est également en cours d'élaboration.

Ces explications apportées,
VU la loi n° 2019-1428 d'Orientation des Mobilités (dite LOM) du 24 décembre 2019,
VU le Code des transports,
VU le courrier de M. le Président de la Communauté de Communes Gérardmer Hautes Vosges en date du 9 juillet 2025 demandant l'avis à la Communauté de Communes de la Vallée de Munster en tant qu'Autorité organisatrice de la mobilité limitrophe,
VU le projet de Plan de mobilité simplifié de la Communauté de Communes de Gérardmer Hautes Vosges arrêté par le Conseil communautaire de la Communauté de Communes de Gérardmer Hautes Vosges le 25 juin 2025,

LE CONSEIL COMMUNAUTAIRE,

Après délibération et vote à l'unanimité

DECIDE :

D'ÉMETTRE un avis favorable sur le projet arrêté de Plan de mobilité simplifié de la Communauté de Communes Gérardmer Hautes Vosges,
D'AUTORISER M. le Président à réaliser tout acte nécessaire à la mise en œuvre de la présente délibération.



Accusé de réception en préfecture
068-246800585-20250930-25-2309-81-DE
Date de télétransmission : 30/09/2025
Date de réception préfecture : 30/09/2025

1

Accusé de réception en préfecture
068-246800585-20250930-25-2309-81-DE
Date de télétransmission : 30/09/2025
Date de réception préfecture : 30/09/2025

2

République Française



Comité de massif
des Vosges

Commission Permanente

OBJET :
Avis sur le Plan de Mobilité Simplifié (PMS) de la communauté de communes Gérardmer Hautes Vosges

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 LALEVÉE / 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'automobile.

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'automobile 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/VTTE, 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 :

V.4.4 - DELIBERATION DU COMITE DE MASSIF DES VOSGES - 2

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 sociales 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.

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.

Enfin, **RAPPELE** 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. A cet égard, les solutions alternatives que représentent les télésièges (Vologne Express, télésiège de la Schlucht), auraient pu être davantage valorisées et faire l'objet d'une réflexion plus approfondie pour l'accès à la route des crêtes.

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

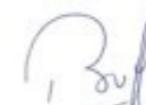
Abstention : 0

Vote pour : 18

En conséquence, la commission permanente émet un avis favorable au plan de mobilité simplifié de la communauté de communes Gérardmer Hautes Vosges 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



V.4.5 - DELIBERATION DU CONSEIL DÉPARTEMENTAL DES VOSGES

CUNY Juliette <jcuny@vosges.fr>
Envoyé : mardi 7 octobre 2025 14:58
À : Service SA. Administratif <contact@ccghv.fr>
Objet : Consultation des PPA pour avis sur le Plan de Mobilité Simplifié de la CC de Gérardmer Haut Vosges

Bonjour,

Suite à votre consultation du 9 juillet 2025 , et afin de respecter les délais, vous trouverez ci-dessous la copie de l'avis qui sera porté à la connaissance de Monsieur SPEISSMANN MOZAS par pli postal (courrier est dans le circuit pour signature du président CD88 Monsieur F. VANNSON) :

- ✓ Je vous remercie d'avoir intégré les remarques formulées au printemps dans votre plan d'action. De manière générale, il serait pertinent de mettre en avant les fiches actions qui transcient votre territoire, ou qui pourraient être mutualisées, comme les actions relatives à la mobilité solidaire entre intercommunalités, ou à minima faire l'objet de capitalisation d'expérience.
 - ✓ La sécurité routière est citée de manière diffuse mais n'apparaît pas de manière spécifique dans le plan d'action : d'autres mesures de sécurisation peuvent être intégrées aux fiches action pour améliorer ce volet qui apparaît indispensable aujourd'hui ; en particulier au niveau de la pratique cyclable.
 - ✓ Au sujet de la mobilité touristique, il serait intéressant de proposer des services de location de type « One Way » qui permettent de louer un vélo à un point de départ et de le restituer à un autre.
 - ✓ Concernant les mobilités actives, l'Action 1.6 sur l'aménagement des centres-bourgs reste assez générale. Dans la pratique, chaque situation est particulière : l'apaisement de la circulation nécessite souvent des aménagements physiques, qui ne sont pas toujours possibles sur les routes départementales. Des traversées alternatives doivent alors être envisagées, comme des trottoirs partagés, lorsque l'emprise le permet. Une étude spécifique serait à ce titre recommandée.
 - ✓ L'Action 1.9 sur la requalification des voies à faible trafic pourrait être précisée : les aménagements comme les Chaussées à Voie Centrale Banalisée (CVCB) ou les bandes dérasées multimodales ne sont pas des aménagements piétons classiques. Ils peuvent être utilisés à défaut d'autres solutions, mais leur usage doit être bien encadré, notamment hors agglomération.
 - ✓ Pour le diagnostic sécurité routière, dans l'analyse des voies à trafic inférieur à 4000 véhicules par jour, il serait utile d'ajouter la prise en compte des vitesses réelles pratiquées par les véhicules motorisés, car les vitesses pratiquées ne sont pas toutes compatibles avec une mixité vélo et véhicules motorisés.
 - ✓ Enfin, pour les CVCB, je rappelle qu'elles doivent rester exceptionnelles hors agglomération et ne peuvent être mises en œuvre que dans des conditions bien précises : faible vitesse (50 km/h, voire 70 km/h), bonne visibilité (pas de sinuosité ni forte pente), largeur de chaussée suffisante (entre 5,5 et 7,5 m), et trafic limité soit 2000 véhicules par jour maximum (4000 par dérogation).

- ✓ Concernant l’Action 1.1 sur la liaison cyclable Bruyères – Gérardmer, une collaboration entre nos services est requise afin de faciliter l’aménagement sur le domaine routier départemental pour fiabiliser la continuité du tracé et sécuriser l’itinéraire, notamment entre le centre de Gérardmer et l’ancienne voie ferrée.
 - ✓ L’Action 1.2 sur l’itinéraire entre Le Tholy, Gérardmer et Xonrupt mentionne le projet du tour du lac de Gérardmer, mais sans détail sur sa mise en œuvre. Je souhaiterais connaître les modalités envisagées pour les prochaines années.
 - ✓ Pour l’Action 3.2 entre Gérardmer et la vallée de la Meurthe, le trafic moyen journalier sur la RD23 est plus faible que sur la RD73, ce qui pourrait justifier son choix. Toutefois, ces routes sont difficiles à aménager du fait de la topographie et de l’emprise souvent restreinte. Des mesures de trafic complémentaires pourraient être menées au cours de la saison touristique estivale. Et une étude de faisabilité, permettra de déterminer si un itinéraire en site mixte, mesuré et maîtrisé peut être réalisé. La faisabilité de réalisation d’une voie verte, qui serait plutôt une piste cyclable longeant les routes départementales, semblant incertaine.
 - ✓ Pour la mobilité solidaire (Actions 2.2 et 2.8), le Plan privilégie une approche participative ancrée dans le tissu associatif, adapté à un territoire à saisonnalité marquée. Les financements peuvent être diversifiés par la recherche de mécénat, fonds européens et autres partenariats. Je vous recommande d’accélérer la digitalisation via une plateforme unique et de renforcer la communication auprès de bénéficiaires et relais. Pour le déploiement des actions, une phase pilote peut être systématiquement menée et un suivi socioéconomique peut être mis en place. Les indicateurs de suivi gagneront à être quantifiés et partagés.
 - ✓ L’association Mobilibre basée à Remiremont et Fresse-sur-Moselle est citée ponctuellement dans les documents du Plan, elle apparaît comme une base intéressante pour développer et renforcer le transport d’utilité sociale à l’échelle de la communauté de communes.
 - ✓ Vis-à-vis des usagers, le développement d’une meilleure communication sur l’ensemble des services de mobilité existants paraît primordial pour augmenter leur visibilité et leur usage. L’Action 4.1 « développer un plan de communication autour des services de mobilité » est à ce titre tout à fait pertinente.
 - ✓ Pour conclure, je souhaiterais connaître les actions que vous envisagez de mettre en œuvre en priorité. Certaines actions pourraient être menées en collaboration avec les trois autres Communautés de Communes afin de mutualiser les moyens et atteindre des objectifs communs.

Vous en souhaitant bonne réception et restant à votre disposition

Cordiales salutations



***** 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 délibérations de signatures écrites pour les personnes habilitées et ne peut donc être engagé par un message électronique. *****

V.4.6 - COURRIER DU CONSEIL REGIONAL – REGION GRAND EST



Le Président du Conseil régional
Franck LEROY

Strasbourg,
le 27 OCT. 2025

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

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

Monsieur le Président,

Dans un courrier en date du 9 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, Monsieur le Président, l'assurance de mes sentiments les meilleurs.

Bien cordialement,



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 1-3 : améliorer l'accessibilité multimodale de la gare de routière de Gérardmer

Point de vigilance :

L'aménagement d'une véritable gare routière pourra être financé par le dispositif régional DIRIGE, dans la limite des contraintes budgétaires actuelles. Les aménagements relatifs au stationnement des véhicules légers et des vélos, la création des cheminements piétonniers et cyclables pour accéder à la gare routière ne sont pas pris en compte dans le dispositif DIRIGE. L'avis est donc favorable pour un accompagnement régional technique et financier selon les modalités d'intervention du dispositif DIRIGE. Néanmoins, la Région Grand Est n'assurera pas la maîtrise d'ouvrage de l'opération, même partielle, sachant que la Région Grand Est n'est pas propriétaire du foncier et n'a pas vocation à porter directement ce type d'aménagement.

- Orientation n°1 : Rationaliser la pratique de l'autosolisme et favoriser un report modal alternatif

- o Action 1-4 : Evaluer les solutions de transports en commun (navette des marchés de Gérardmer) bus urbain de Gérardmer, navette des marchés de Granges-Aumontzey, car FLUO, navette des crêtes, navette des neiges).

Point de vigilance :

La Région Grand Est accompagnera techniquement les solutions de transports relevant de la compétence de la CCGHV. Pour les solutions à développer relevant de la compétence régionale, les contraintes budgétaires actuelles de la Région Grand Est ne permettront pas d'envisager une offre supplémentaire.

- Orientation n°1 : Rationaliser la pratique de l'autosolisme et favoriser un report modal alternatif

- o Action 1-10 : améliorer la desserte en transport en commun des gares ferroviaires de Remiremont, Munster et Saint-Dié-des Vosges.

Point de vigilance :

L'adaptation de l'offre interurbaine est régulière en fonction des variations horaires des TER, à moyens constant.

Les autres actions relevant de la compétence de la CC Gérardmer Hautes Vosges reçoivent un avis positif de la Région Grand Est.