

# Elaboration de 4 Plans de Mobilité Simplifiés

## Plan d'action + Avis PPA / Population

**COMMUNAUTE DE COMMUNES  
DES BALLONS DES 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, CONCERTÉ, REALISTE ET SOUTENABLE

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

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

- |   |   |    |
|---|---|----|
| 1 | Plan d'action – préambule "Guide de lecture d'une fiche action"                                     | 14 |
| 2 | Orientation n°1 - Rationaliser la pratique de l'autosolisme et favoriser un report modal alternatif | 15 |
| 3 | Orientation n°2 - Développer un territoire d'offres et de services                                  | 41 |
| 4 | Orientation n°3 - Développer une mobilité touristique plus vertueuse                                | 57 |
| 5 | Volet transversal "Communication"   | 65 |
| 6 | Synthèse  | 70 |

## PARTIE IV – ANNEXE 1 : 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 | 78 |
| 2 | Remarques émises par les PPA   | 79 |
| 3 | Remarques émises par la population                                   | 86 |
| 4 | Délibérations PPA  | 87 |





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

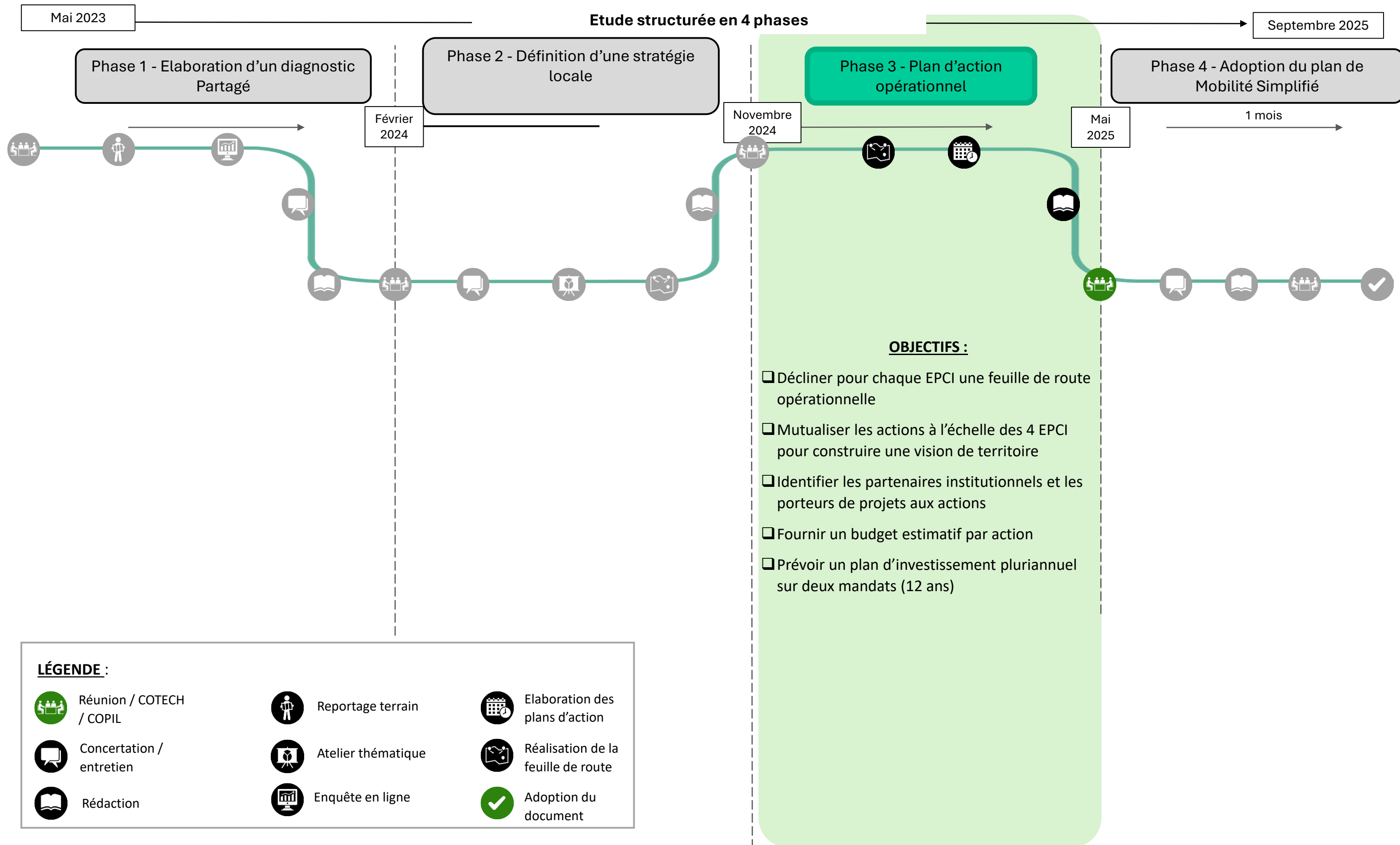




# PARTIE I – RAPPEL PLANNING ET STRATEGIE DU TERRITOIRE



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



# I.2 : 3 orientations structurant la stratégie

## UNE DEMARCHE CONSTRUITE EN 3 TEMPS :

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

- En réponse aux dysfonctionnements de territoire identifiés lors de la phase diagnostic, des enjeux partagés 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<sup>EME</sup> TEMPS : CONSULTATION DE LA POPULATION

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

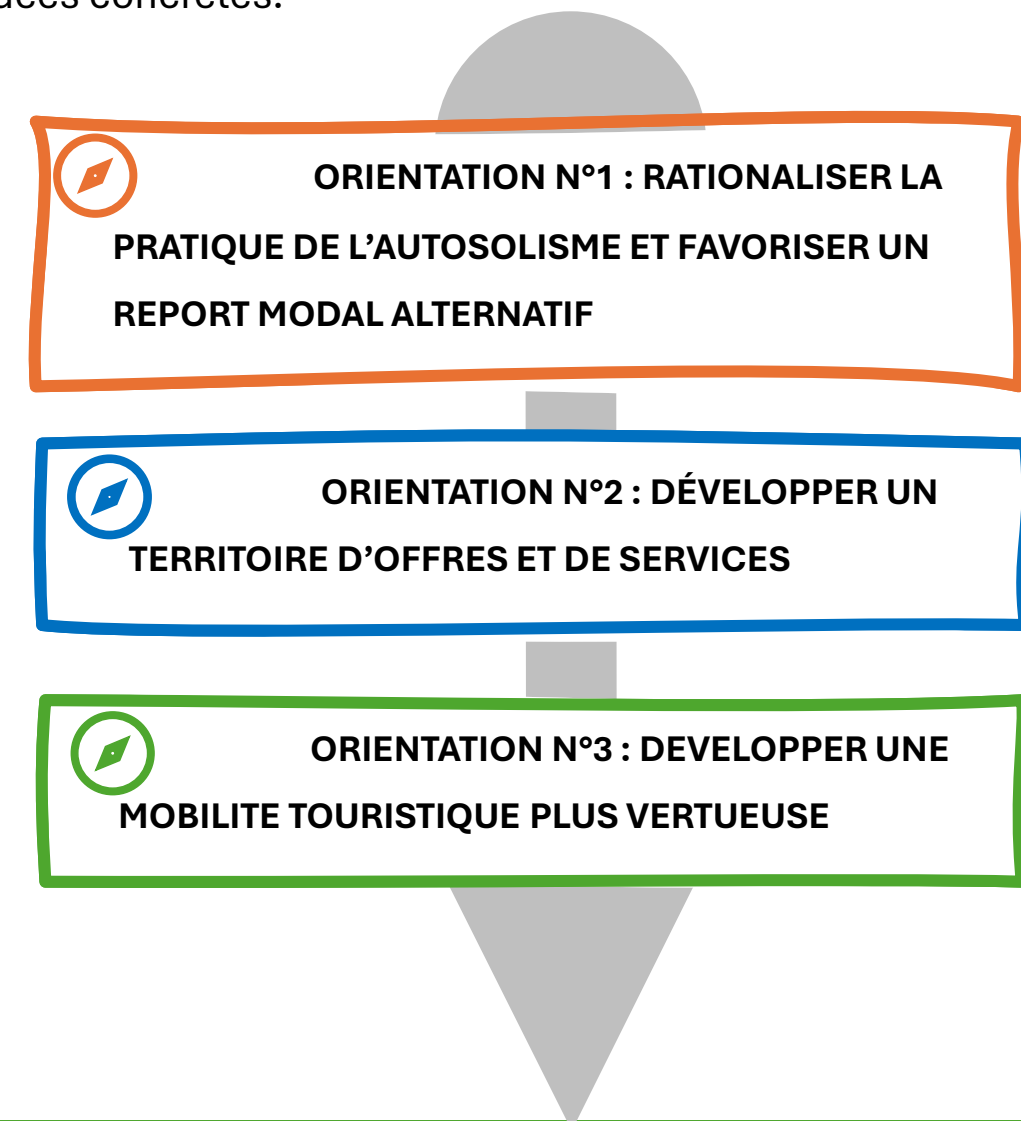
1. **MON VÉCU, MON RESENTI, MES PROBLÈMES**
2. **ET DEMAIN, MON TERRITOIRE IDÉAL**

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

### 3<sup>EME</sup> TEMPS : SYNTHÈSE ET DEFINITION DE LA STRATEGIE DE TERRITOIRE

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

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





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



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

### 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
- Sécuriser les déplacements des modes actifs

### ECHELLE DU TERRITOIRE

- Favoriser le report modal :
  - Vers le vélo pour les trajets de moins de 6 km,
  - Vers le covoiturage pour rationaliser les trajets autosolistes,
  - Vers le transport en commun (fréquence, régularité, lisibilité du réseau, tarification)

### EN DEHORS DU TERRITOIRE

- Offrir des solutions pour franchir des cols pour relier la vallée de la Moselotte et la vallée de la Thur
- Jalonner des itinéraires cycles sécurisés (depuis les pôles de mobilités)
- Et l'interopérabilité des services de mobilité

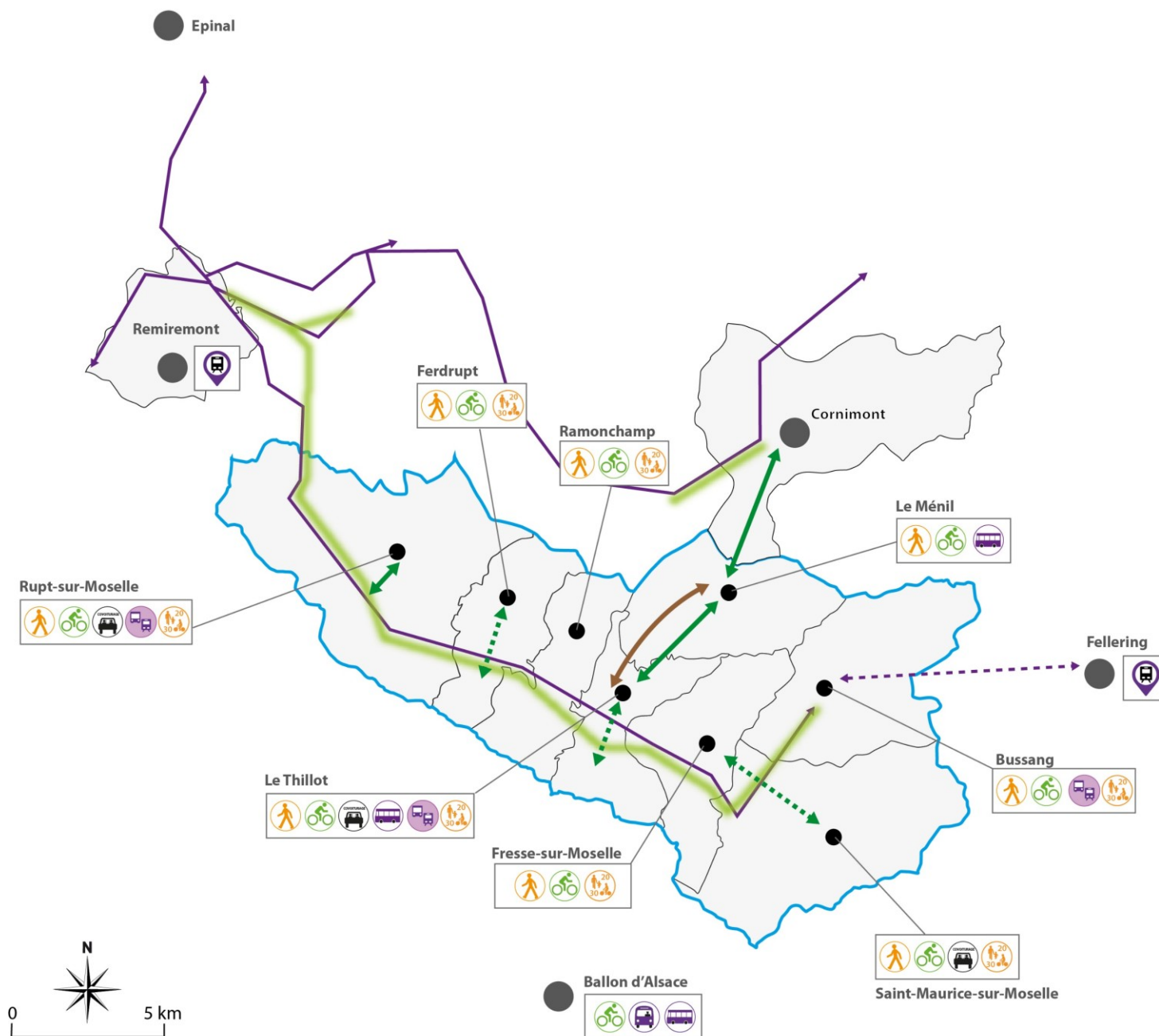


## ORIENTATION N°2 : DÉVELOPPER UN TERRITOIRE D'OFFRES ET DE SERVICES



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

### ORIENTATION 1 - CCBHV



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

- Piéton
- Vélo
- Navette
- ZCA
- Aire, application de covoiturage

#### Renforcer le service

- Car

#### Créer un maillage

- Cycle structurant
- Cycle de rabattement

#### Améliorer / créer des liaisons

- TC existant
- TC à créer

Zone à desservir en navette (commerces, santé, sites de loisirs, culture, pôle mobilité)

#### Améliorer l'accessibilité

- Pôle mobilité existant
- Futur pôle mobilité (PEM)
- Gare SNCF

#### Caractéristique du territoire

- Pôles urbains
- Pôles attraction extérieur
- Voie verte existante

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



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



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

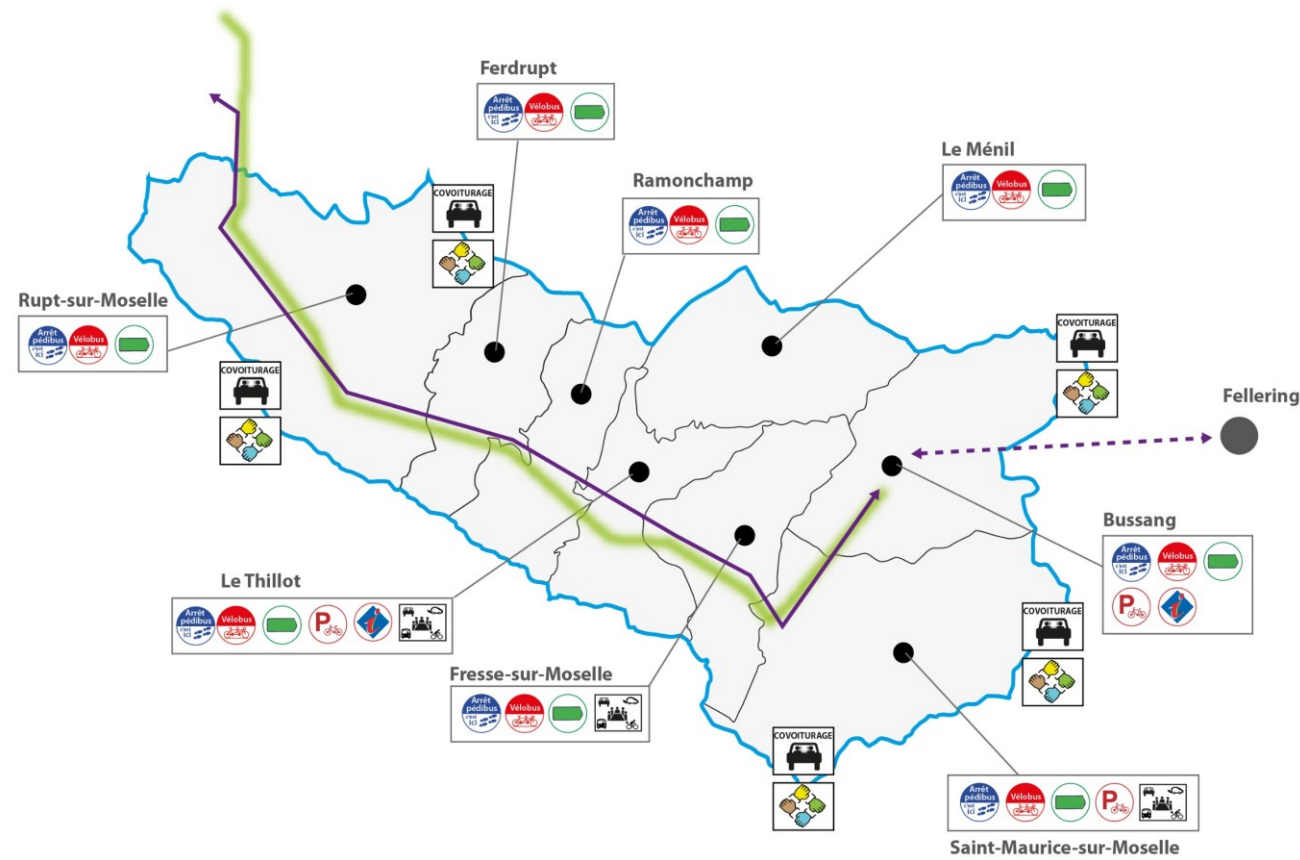


**ORIENTATION N°3 : DEVELOPPER UNE MOBILITE TOURISTIQUE PLUS VERTUEUSE**

## ECHELLE DU CENTRE-BOURG

## ORIENTATION 2 - CCBHV

- Communiquer / sensibiliser sur
  - L'offre de mobilité (transports en commun, covoiturage),
  - Les aménagements (Cycles, Zone de Circulation Apaisée) 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



### Développer les services de mobilité

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

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

- Pédibus
- Vélobus

### Développer sur tout le territoire

- Aire, application de covoiturage
- Mobilité solidaire

### Améliorer / créer des liaisons

- TC existant
- TC à créer

### Caractéristique du territoire

- Pôles urbains
- Pôles attraction extérieur
- Voie verte existante



# I.2 : Développer une mobilité touristique plus vertueuse



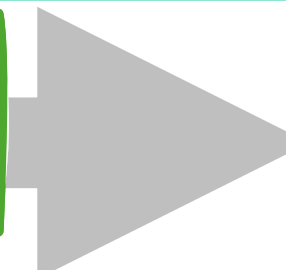
**ORIENTATION N°1 : RATIONALISER LA PRATIQUE DE L'AUTOSOLISME ET FAVORISER UN REPORT MODAL ALTERNATIF**



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



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



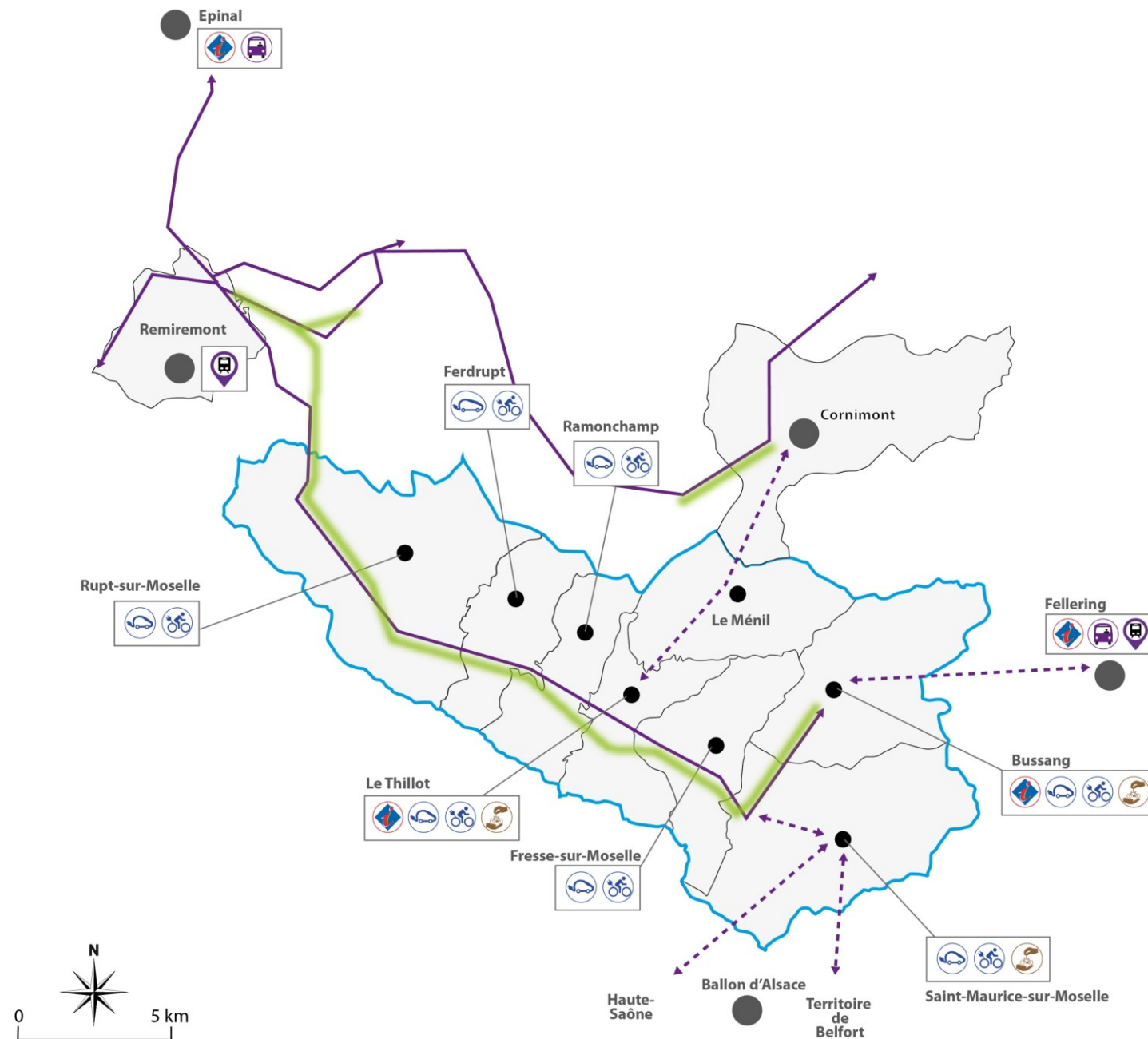
## ECHELLE DU TERRITOIRE

- Communiquer / sensibiliser sur
  - l'offre de mobilité (transports en commun, covoiturage),
  - L'accessibilité des sites touristiques\*
- Développer et valoriser :
  - Des gares ferroviaires (territoire de la CCPVM et de la vallée de la Thur)
  - 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 (GR5 et GR7) ou des acteurs locaux)
  - L'interconnexion des sites touristiques

## EN DEHORS DU TERRITOIRE

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

## ORIENTATION 3 - CCBHV



- Renforcer le service**
  - Car
- Développer**
  - Borne électrique voiture
  - Borne électrique vélo
- Développer les services de mobilité**
  - Service de mobilité (location vélo, bagage itinérance...)
  - Communication (brochure, point info, maison de la mobilité, guichet de la mobilité)
- Améliorer l'accessibilité**
  - Gare SNCF
- Améliorer / créer des liaisons**
  - TC existant
  - TC à créer
- Caractéristique du territoire**
  - Pôles urbains
  - Pôles attraction extérieur
  - Voie verte existante

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

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





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



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

## PLAN DE MOBILITE SIMPLIFIE

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

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

## DEPLOIEMENT SUR 2 MANDATS (12 ANS)

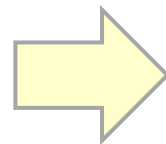
L'échelle temporelle du mandat (6 ans) reflète la contrainte de mise en œuvre politique et ramène à la réalité de terrain.

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

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

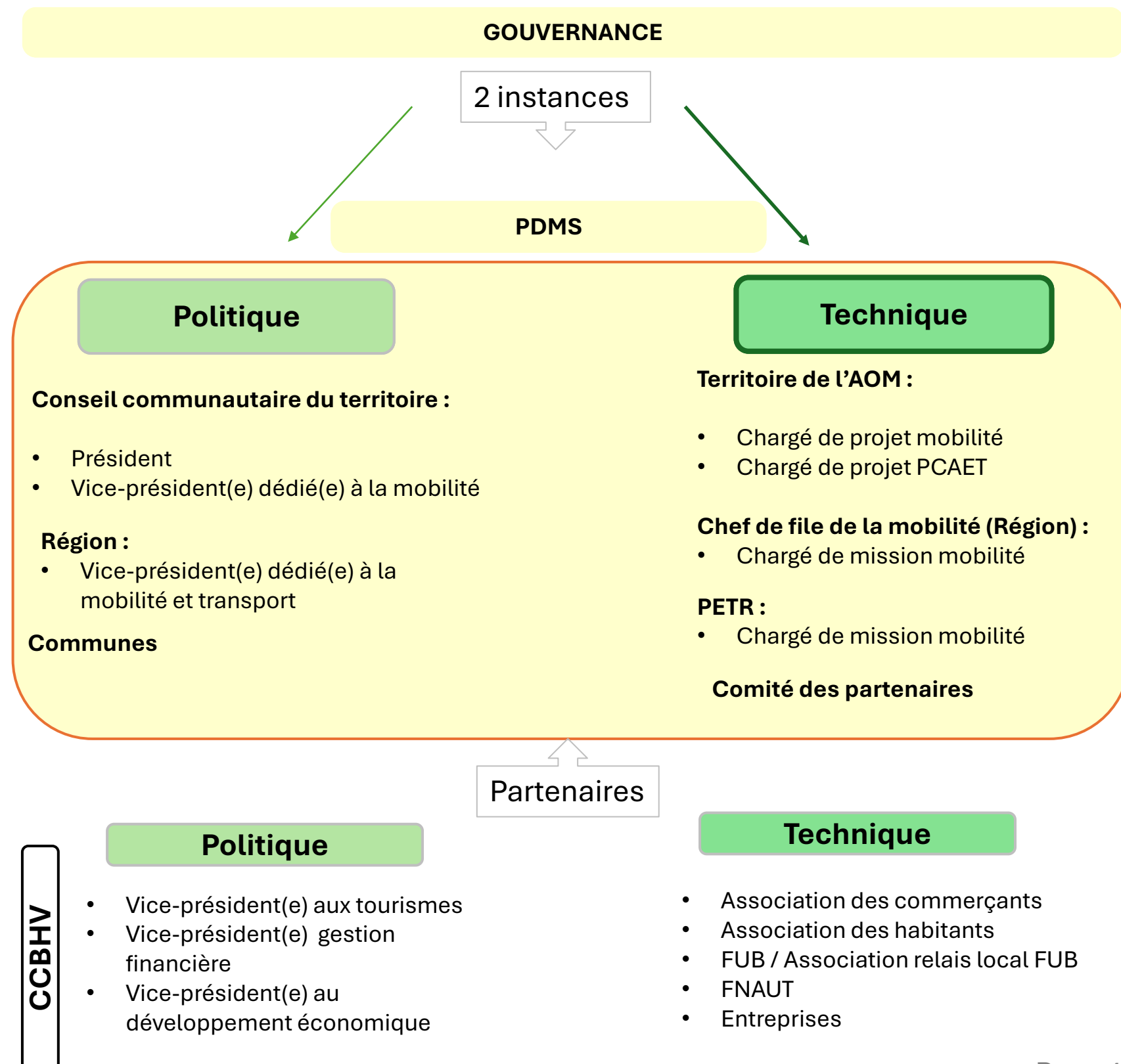
Ces priorités traduisent :

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



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

- Financières
- Administratives – politiques
- Techniques



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

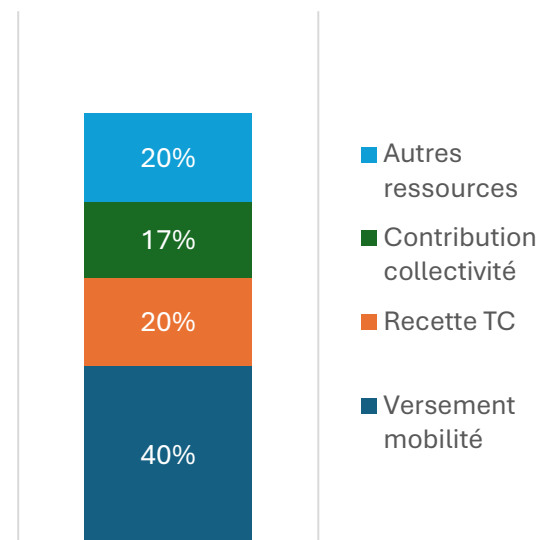
Pour financer le plan de mobilité simplifié, il est nécessaire de définir la **capacité de financement de la collectivité**. Le **programme pluriannuel** se définira et se construira par l'utilisation de **ces 5 leviers**.

### 1 CONTRIBUTION : VERSEMENT MOBILITÉ (VM)

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

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

Source tableau : Cerema



CLÉ DE RÉPARTITION

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



**Mise en place d'un VM peut rendre le territoire éligible 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** : maitriser la réalisation des actions
- **Principe d'instauration** : Nombre d'actions à réaliser par an

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

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





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

### **“*LES FICHES ACTIONS*”**



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

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

## PRINCIPES GENERAUX

### Modalité de présentation

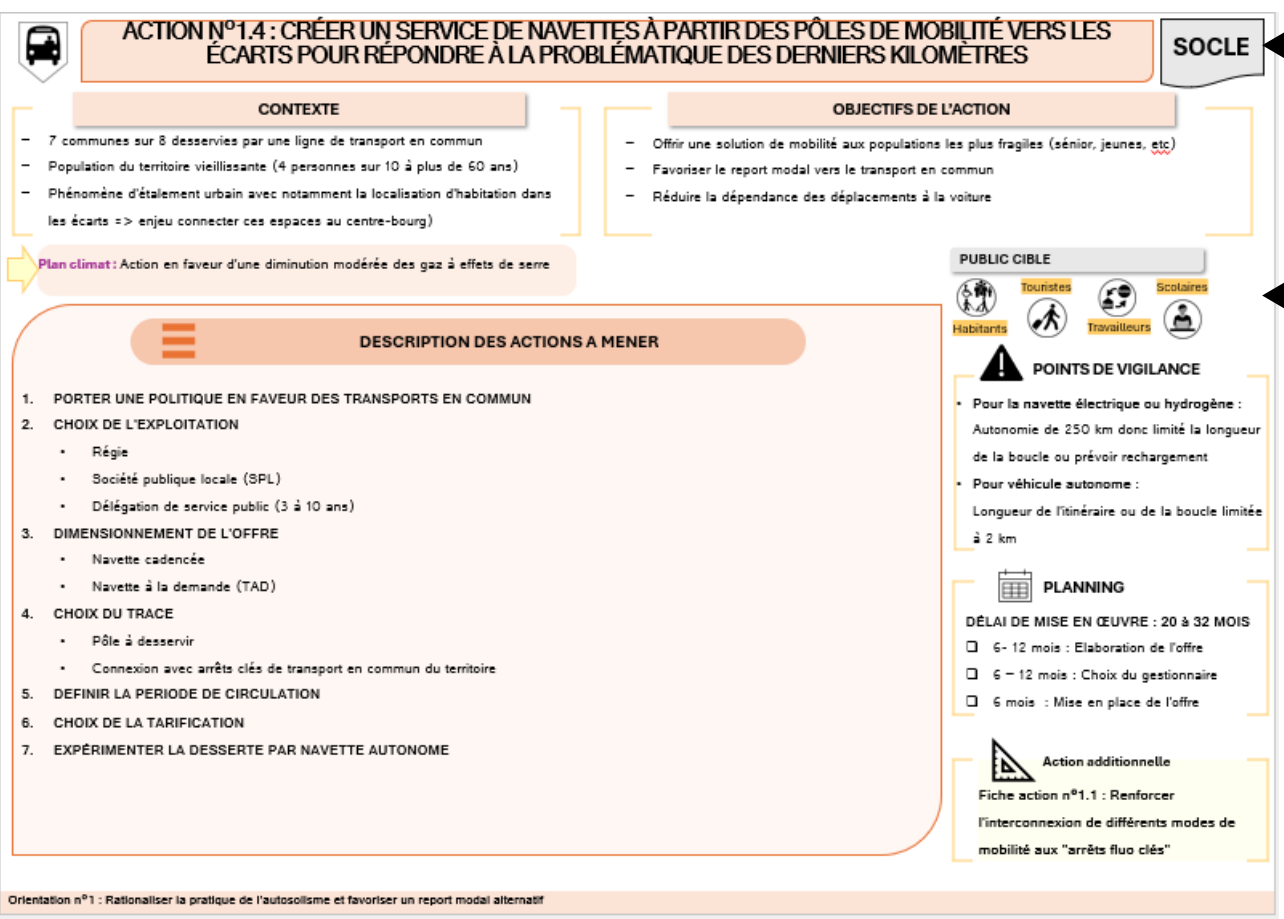
- Chaque action décrite en 2 pages
- Ordonné par
  - Orientation stratégique
  - Niveau de priorité

### FICHE ACTION

### 3 niveaux de priorité

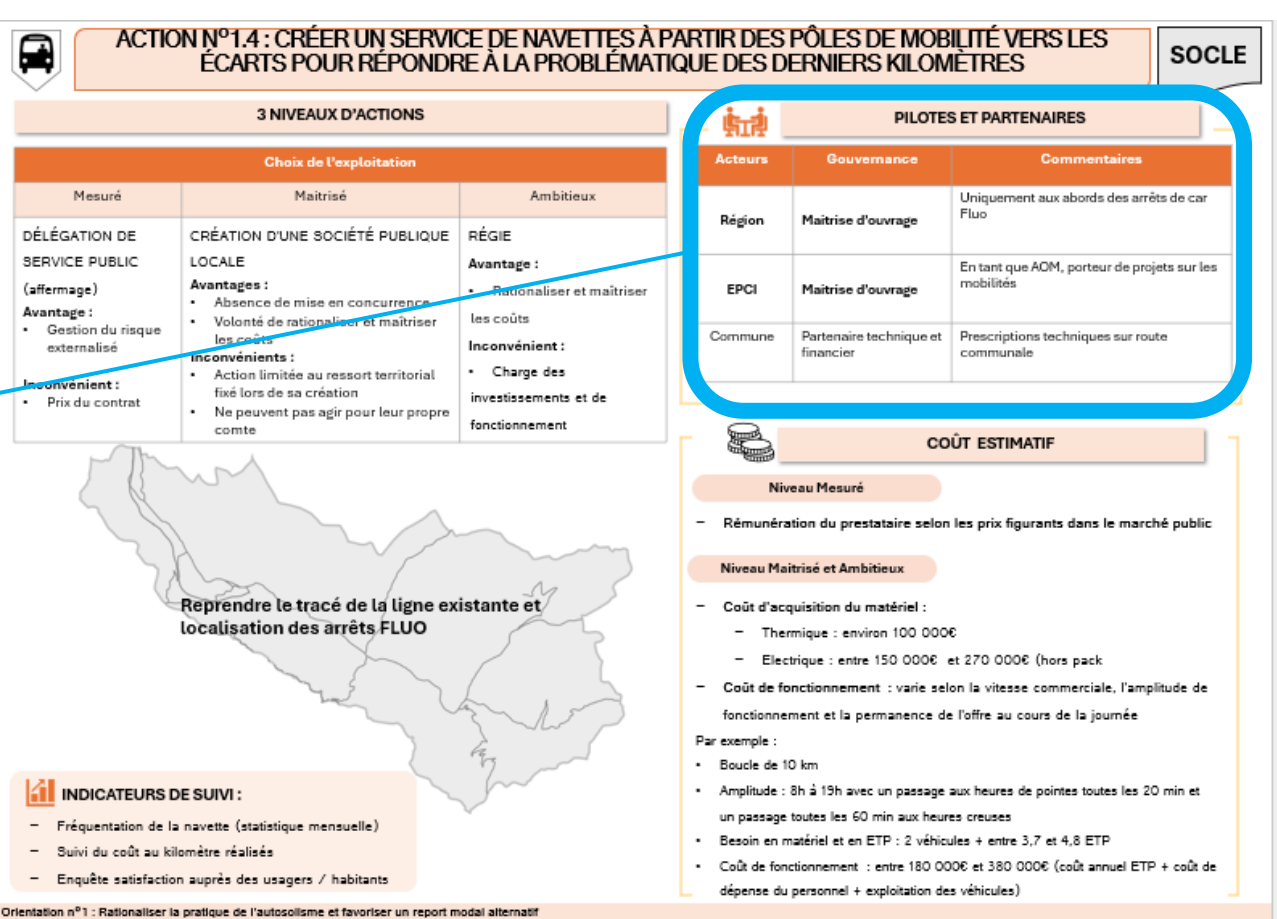
- **SOCLE** : Action structurante pour le territoire, à réaliser en priorité, dans la durée du plan de mobilité, qui peut être opérationnelle ou stratégique.
- **COMPLEMENTAIRE** : Action de second rang, aussi structurante pour le territoire, **à réaliser selon les opportunités et les facilités de mises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

**PAGE 1**



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


**PAGE 2**



Public cible

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

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



### Éléments retrouvés

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

### Éléments retrouvés

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



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

### ACTIONS SOCLES

- **Fiche n°1.1 :** Renforcer l'interconnexion de différents modes de mobilité aux "arrêts FLUO clés"
- **Fiche n°1.2 :** Créer une ligne rapide "car" sur la RN66 entre grands pôles tels que Belfort, Remiremont, Thann... (exemple des lignes haut niveau de service alsacienne)
- **Fiche n°1.3 :** Renforcer la fréquence des lignes de transports FLUO
- **Fiche 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
- **Fiche n°1.5 :** Aménager des aires de covoiturage sur les axes routiers structurants
- **Fiche n°1.6 :** Aménager un itinéraire piéton/cycle reliant le Thillot et Le Ménil desservant l'Intermarché
- **Fiche n°1.7 :** Aménager des liaisons modes actifs depuis les centres-bourg vers la voie verte des Hautes Vosges

### ACTIONS COMPLÉMENTAIRES

- **Fiche n°1.8 :** Rendre visibles et accessibles les arrêts de cars FLUO
- **Fiche n°1.9 :** Equiper les bus "Fluo" de rack à vélo (VTT, VAE)



# ACTION N°1.1 : RENFORCER L'INTERCONNEXION DE DIFFÉRENTS MODES DE MOBILITÉ AUX "ARRETS FLUO CLÉS"

SOCLE

## CONTEXTE

- Arrêts de transport en commun accessibles en moins d'¼ d'heure des centres-bourgs
- 1 des 4 freins à l'utilisation du transport en commun : "Aucune ligne de transport en commun à proximité de mon domicile"
- Absence de stationnement vélo sécurisé à proximité des arrêts de transport en commun

## OBJECTIFS DE L'ACTION

- Favoriser le report modal vers le transport en commun
- Améliorer la visibilité des arrêts de cars Fluo afin d'augmenter leurs fréquentations
- Proposer une solution de mobilité pour le traitement des derniers kilomètres

**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. RÉALISER UN DIAGNOSTIC

- Hiérarchiser les points d'arrêts en fonction : du nombre de montées/descentes, aire de chalandise, pôles d'intérêts à proximité, etc
- Analyser, mode par mode, l'accessibilité aux points d'arrêts routiers
- Concerter les habitants sur les attentes, besoins et freins à la pratique du transport en commun

### 2. DEFINIR UN PROGRAMME D'ACCESSIBILITE MULTIMODALE DES ARRETS

- Statuer sur les principes techniques des points d'arrêts routier : support d'affichage, quai, zone d'arrêt du véhicule, mobilier, cheminement d'accès et traversées piétonnes au droit du point d'arrêt
- Se référer, pour chaque arrêt retenu, au schéma de services aux points d'arrêt routiers de la région Grand Est afin de définir le programme d'aménagement correspondant
- Créer des grands itinéraires piétons, cycles depuis les arrêts retenus
- Dimensionner une offre de stationnement voiture et vélo

### 3. EXPÉRIMENTER DES AMÉNAGEMENTS TRANSITOIRES

Source : Cerema - "Points d'arrêt de bus et de car accessibles à tous de la norme au confort"

### i ARRETS CLES

**1 arrêt par commune**

Liste à trouver ci-après

## PUBLIC CIBLE



Habitants



Touristes



Travailleurs



## RAPPEL REGLEMENTAIRE

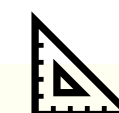
D'ici 2021, les points d'arrêts prioritaires doivent être mis en accessibilité, conformément au décret n°2014-1323 du 4 novembre 2014.



## PLANNING

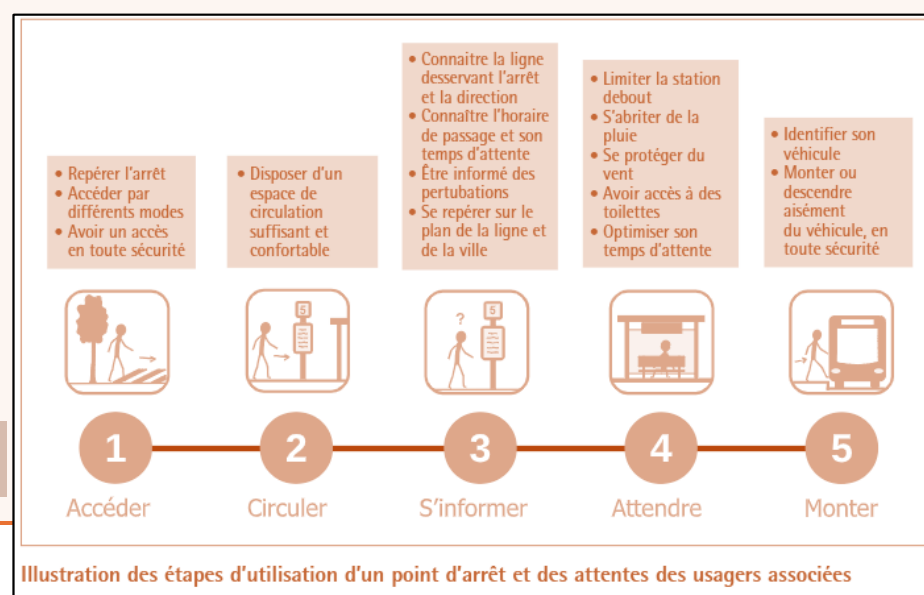
**DÉLAI DE MISE EN ŒUVRE : 1 -2 ANS**

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



## Actions additionnelles

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



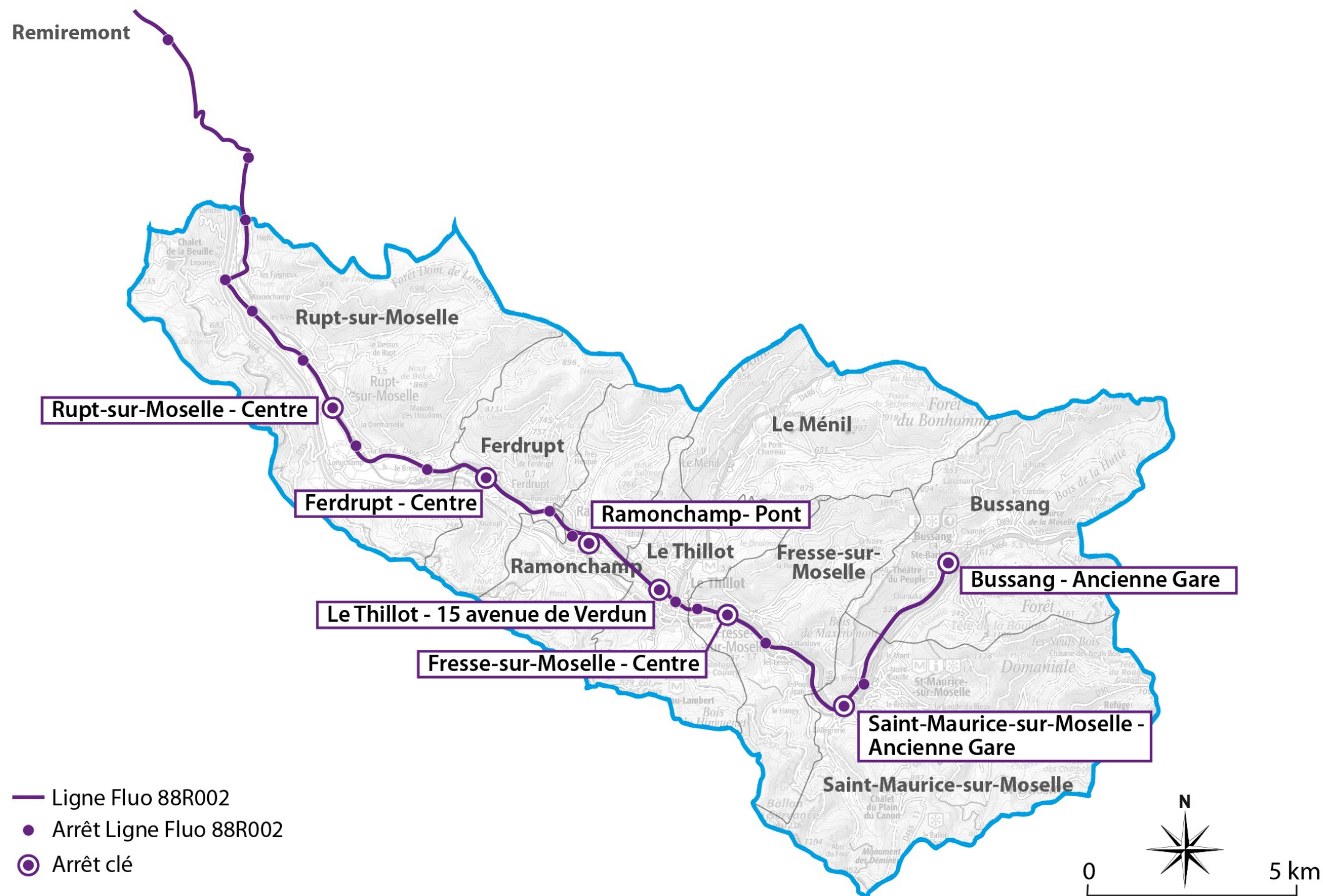




# ACTION N°1.1 : RENFORCER L'INTERCONNEXION DE DIFFÉRENTS MODES DE MOBILITÉ AUX "ARRÊTS FLUO CLÉS"

SOCLE

## PROPOSITION D'ARRÊTS CLÉ À AMÉNAGER



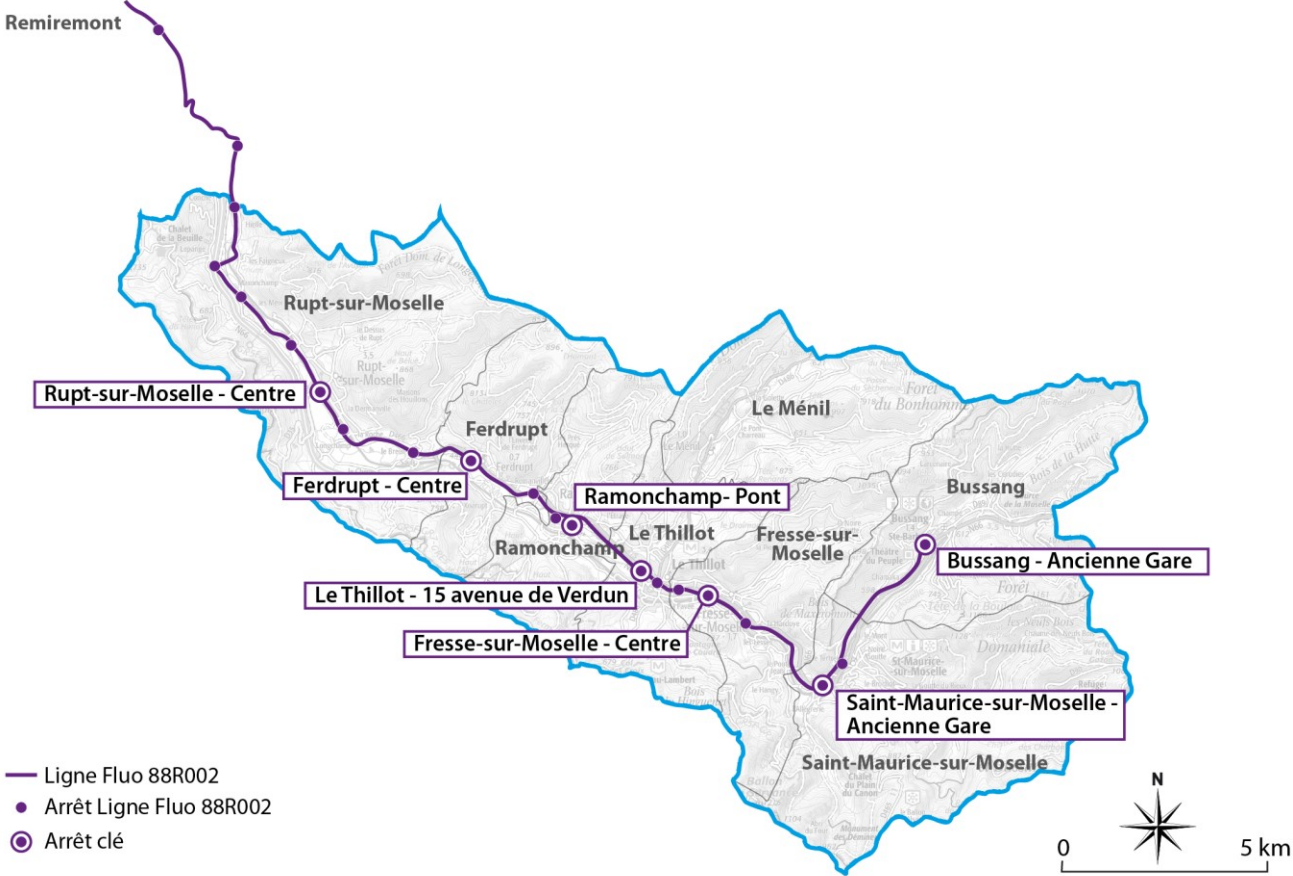


# ACTION N°1.1 : RENFORCER L'INTERCONNEXION DE DIFFÉRENTS MODES DE MOBILITÉ AUX "ARRETS FLUO CLÉS"

SOCLE

## 3 NIVEAUX D'AMENAGEMENTS

Mesuré	Maitrisé	Ambitieux
<ul style="list-style-type: none"><li>Abris bus</li><li>Stationnement cycle (arceau)</li><li>Cheminement piéton et cycle</li><li>Traversée piétonne</li><li>Vidéosurveillance</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>Aménagement d'un quai surélevé modulaire</li><li>Aménagements mesurés</li><li>Support d'affichage dynamique</li><li>Stationnement vélo en box</li><li>Distributeurs de titres</li><li>Eclairage public</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>Aménagements maitrisés</li><li>Aménagement d'un quai surélevé</li><li>Zone de dépose minute</li><li>Stationnement vélo avec consigne de rangement</li></ul>
La mise en accessibilité des arrêts aux PMR doit être assurée		



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

Statistique par arrêt

Nombre de montée et descente (mensuelle)

– Nombre de tickets vendus (mensuelle)

Statistique sur la ligne

Statistique par arrêt

Nombre de vélos en stationnement (mensuelle)



## PILOTES ET PARTENAIRES

Acteurs	Gouvernance	Commentaires
CCBHV	Maitrise d'ouvrage	En tant que AOM, porteur de projets sur les mobilités
Région	Maitrise d'ouvrage	Uniquement aux abords des arrêts de car Fluo
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).



## COÛTS ESTIMATIFS (HT)

- Quai surélevé de 15 m de long : de 18 K€ à 23 K€
- Quai surélevé modulaire : 12,8 K€ (prix moyen)
- Abris bus :
  - En bois : à partir de 2,8 K€
  - En acier : à partir de 4,4 K€
- Stationnement vélo :
  - Abris vélo (10 arceaux) : 5 k€
  - Arceau : 300 €/unité

Prix de réaménagement d'un arrêt (ratio) :

- 30 K€ (Mesuré)
- 100 K€ (Maitrisé)
- 200 K€ (Ambitieux)

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





# ACTION N°1.2 : CRÉER UNE LIGNE RAPIDE "CAR" SUR LA RN66 ENTRE GRANDS PÔLES TELS QUE REMIREMONT, THANN... (EXEMPLE DES LIGNES HAUT NIVEAU DE SERVICE ALSACIENNE)

SOCLE

## CONTEXTE

- Part modale du transport en commun est <1% (Motif déplacement domicile-travail)
- Temps de trajets en car non compétitif par rapport à la voiture
- 1 des 4 freins à l'utilisation du transport en commun : "Horaires inadaptés à mes besoins "

## OBJECTIFS DE L'ACTION

- Favoriser le report modal vers le transport en commun
- Augmenter la fréquentation des cars Fluo
- Offrir une solution de transport efficace pour tous

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

## PUBLIC CIBLE



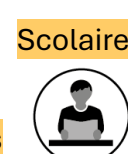
Habitants



Touristes



Travailleurs



Scolaires

## DESCRIPTION DES ACTIONS A MENER

### 1. HIERARCHISER LES LIGNES DE CARS POUR :

- Une meilleure lisibilité, visibilité du réseau par les utilisateurs
- Une cohérence de l'offre de transport public (TER, ligne expresse, ligne régulière, ligne scolaire)

### 2. OBJECTIFS D'UNE LIGNE DITE "HAUT NIVEAU DE SERVICE"

- Longueur de la ligne : entre 25 et 50 km
- Fréquence élevée aux heures de pointe : 20 - 30 min / aux heures creuses : 60 min
- Large amplitude horaire : à coordonner avec les départs et arrivées des trains en gare de Remiremont, Thann et Belfort
- Fiabilité des temps de parcours
- Temps de parcours compétitif par rapport à la voiture (porte à porte)
- Intégration des lignes dans le système de transport (intermodalité)
- Accessibilité et confort pour tous

### 3. LEVIERS POUR ATTEINDRE LE HAUT NIVEAU DE SERVICE

- **Infrastructure sur la RN66 :**
  - Matérialisation d'une voie réservée dans les zones congestionnées
  - Accessibilité des arrêts (y compris cheminement d'accès)
  - Aménagement de pôles d'échanges multimodaux ou aires de mobilité
- **Exploitation :**
  - Diamétralisation des lignes
  - Connexion aux gares ferroviaires de Remiremont, Thann et Belfort
  - Nombres limités d'arrêts (distance inter-arrêt élevée)
  - Cadencement des lignes
  - Vente des titres aux arrêts (et pas à bord)
  - Information multimodale auprès des voyageurs
  - Intégration tarifaire avec le reste de l'offre de transport
- **Matériel roulant :**
  - Véhicules accessibles, capacitaires et confortables

## LONGUEUR LIGNE / TERRITOIRE

- Traverse du territoire : 32km
- CCPVM vers Remiremont : 6km
- Vers Thann : 22km

## PLANNING

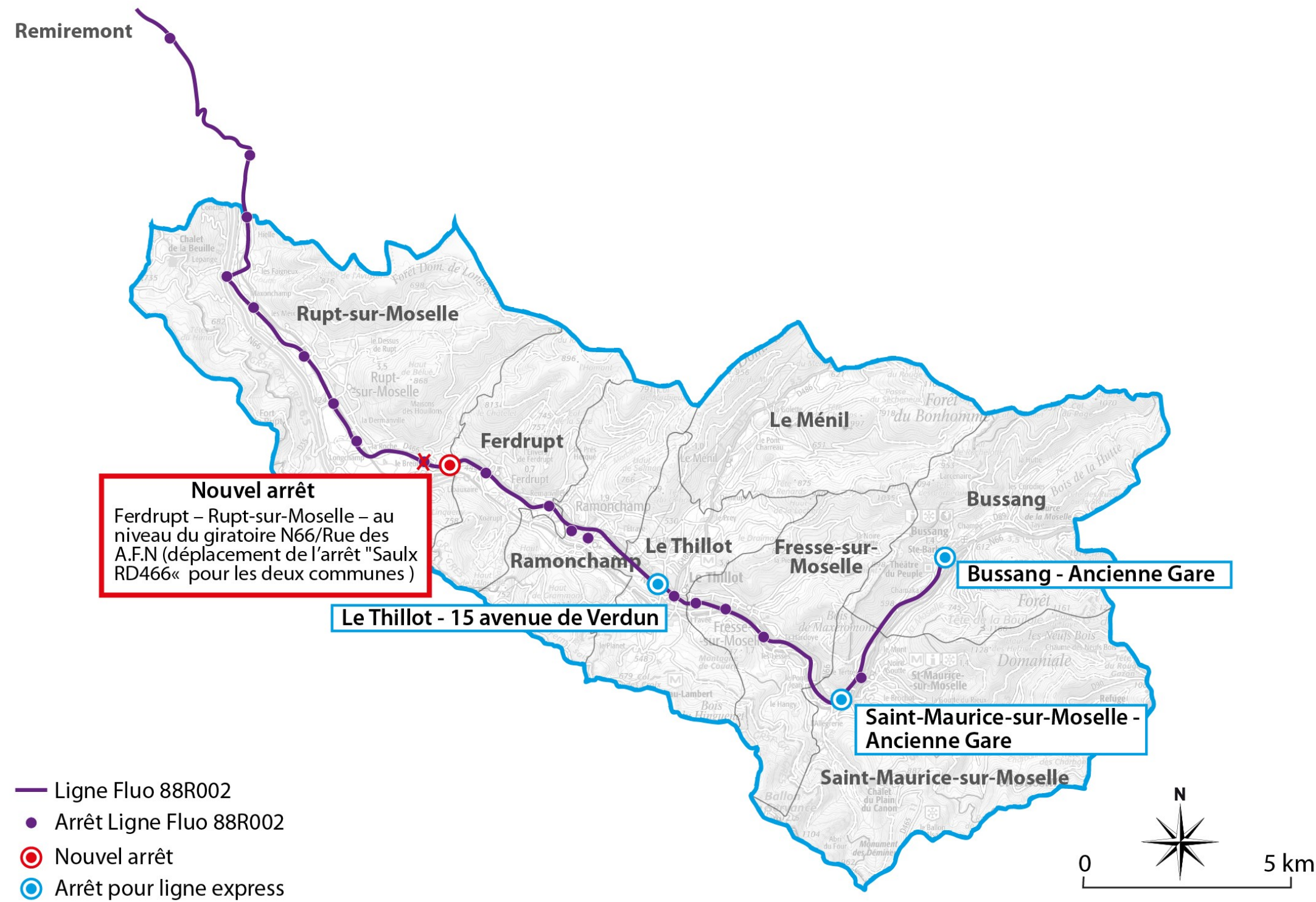
### DÉLAI DE MISE EN ŒUVRE : 3 à 10 ANS

Projet complexe impliquant 4 gestionnaires routiers (Etat, Région, Département, Communes)



**ACTION N°1.2 : CRÉER UNE LIGNE RAPIDE "CAR" SUR LA RN66 ENTRE GRANDS PÔLES TELS QUE REMIREMONT, THANN... (EXEMPLE DES LIGNES HAUT NIVEAU DE SERVICE ALSACIENNE)**

**PROPOSITION DES ARRÊTS A RETENIR AU SEIN DE LA CCBHV DANS LE CADRE DE LA CREATION D'UNE LIGNE HAUT NIVEAU DE SERVICE ENTRE THANN ET REMIREMONT**







# ACTION N°1.2 : CRÉER UNE LIGNE RAPIDE "CAR" SUR LA RN66 ENTRE GRANDS PÔLES TELS QUE BELFORT, REMIREMONT, THANN... (EXEMPLE DES LIGNES HAUT NIVEAU DE SERVICE ALSACIENNE)

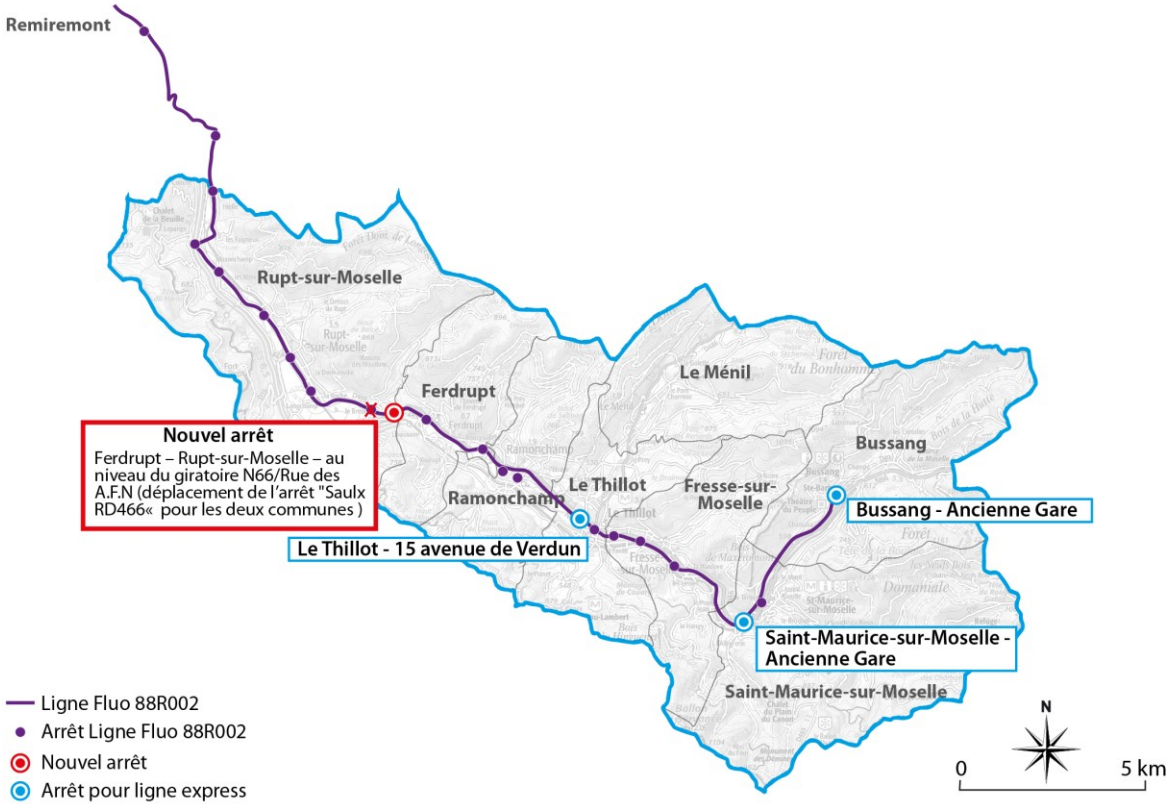
SOCLE

## 3 NIVEAUX D'AMENAGEMENTS

### CREATION D'UNE VOIE A HAUT NIVEAU DE SERVICE

Mesuré (en section réglementée voie rapide – 90/110 km/h)	Maitrisé (en section voie rapide et interurbaine)	Ambitieux (toutes sections confondus)
Aménagement d'une voie réservée au niveau des zones de congestion (giratoires, carrefour, etc)	Aménagement d'une voie réservée aux cars	Aménagement d'une voie réservée aux cars

### PROPOSITION DES ARRÊTS A RETENIR AU SEIN DE LA CCBHV DANS LE CADRE DE LA CREATION D'UNE LIGNE HAUT NIVEAU DE SERVICE ENTRE THANN ET REMIREMONT



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

Statistique par arrêt

- Nombre de montées et descentes (mensuelle)
- Nombre de tickets vendus (mensuelle)
- Enquête satisfaction auprès des usagers / habitants (annuelle)

Statistique sur la ligne

Statistique sur la ligne



## PILOTES ET PARTENAIRES



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

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



## COÛTS ESTIMATIFS (HT)

### Niveau Mesuré

- Coût de réalisation d'une voie d'approche : entre 100 €/m<sup>2</sup> et 150 €/m<sup>2</sup>

### Niveau Maitrisé et Ambitieux

- Coût de réalisation d'une voie d'approche : entre 100 €/m<sup>2</sup> et 150 €/m<sup>2</sup>
- Coût de réalisation d'une voie dédiée en section (hors agglomération) : 100 €/m<sup>2</sup>

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

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

Coût estimatif étude de faisabilité : de 30 K€ à 50 K€

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



# ACTION N°1.3 : RENFORCER LA FRÉQUENCE DES LIGNES DE TRANSPORTS FLUO

SOCLE

## CONTEXTE

- Part modale du transport en commun est <1% (Motif déplacement domicile-travail)
- Temps de trajets en car non compétitif par rapport à la voiture
- Offre de transport en commun peu adaptée au rythme de vie (non adaptable)

## OBJECTIFS DE L'ACTION

- Favoriser le report modal vers le transport en commun
- Augmenter la fréquentation des cars Fluo
- Offrir une solution de transport efficace pour tous

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

## PUBLIC CIBLE



Habitants

Touristes



Travailleurs

Scolaires



## DESCRIPTION DES ACTIONS A MENER

### ACTIONS PRINCIPALES

#### 1. PORTER UNE POLITIQUE EN FAVEUR DES TRANSPORTS EN COMMUN

#### 2. CONSOLIDER L'OFFRE DE BUS

- Horaires de passage cadencés (08h45, 9h45, 10h45, etc)
- Fiabilité des temps de parcours
- Fréquence journalière à adapter aux besoins des usagers
- Améliorer la lisibilité des arrêts de car (flocage, marquage au sol)

### LES BÉNÉFICES



#### Meilleure qualité de service pour les usagers

- Temps de parcours optimisés et concurrentiel avec les autres modes motorisés.
- Fréquences pouvant être augmentées.
- Valorisation et fiabilisation de la desserte des quartiers excentrés et peu motorisés.
- Respect des horaires affichés pour l'utilisateur (moins de bus en retard / en avance).



#### Environnementaux

- Amélioration de la qualité de l'air (reports modaux).



#### Économiques

- Via les recettes de billetterie qui augmentent avec la fréquentation.
- Via les gains d'exploitation engendrés par la meilleure rotation des bus.

### ACTIONS SECONDAIRES

#### 3. OPTIMISATION DE LA GESTION DE LA LIGNE

- Achat du titre de transport en dehors du car

#### 4. AMÉLIORER L'ACCÈS À L'INFORMATION VOYAGEURS

- Aux arrêts et à bord des cars FLUO (heure de passage du prochain car ou de l'arrêt)
- Sur internet, smartphone : notification de retard

Source : Mobilisyourcity



## LIGNE CAR DU TERRITOIRE

Ligne FLUO 88R002 – Remiremont à Bussang :

- 7 cars en direction de Remiremont
- 7 cars en direction de Bussang



## PLANNING

DÉLAI DE MISE EN ŒUVRE : 1 - 2 ANS





TRACE LIGNE FLUO 88R002





# ACTION N°1.3 : RENFORCER LA FRÉQUENCE DES LIGNES DE TRANSPORTS FLUO

SOCLE

## 3 NIVEAUX D' ACTIONS

### LEVIER D' AMELIORATION DE LA FREQUENCE DES LIGNES

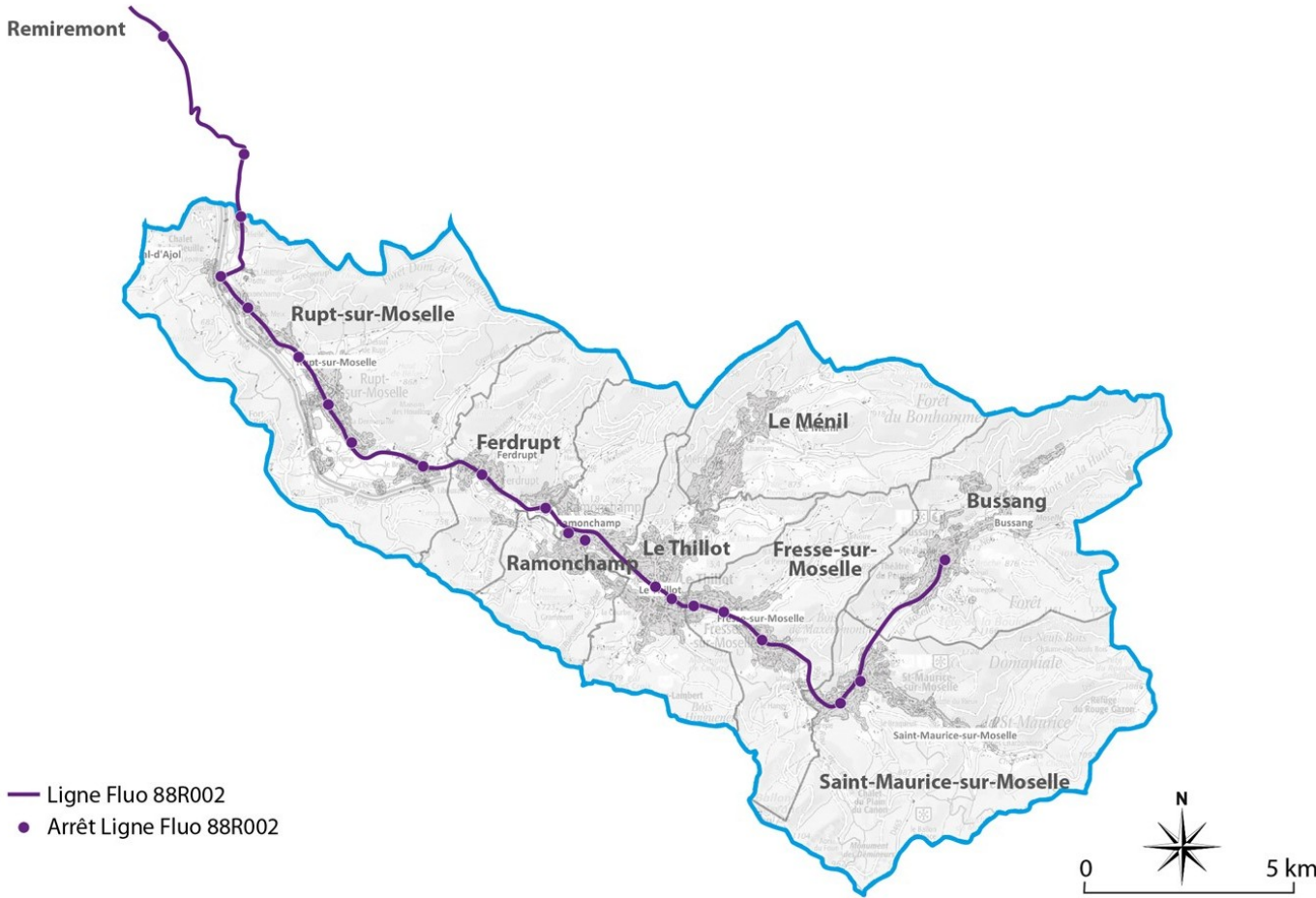
Mesuré	Maitrisé	Ambitieux
<ul style="list-style-type: none"><li>Cadencer la desserte journalière (1 car/heure)</li><li>Amplitude horaire identique à l'actuelle selon les sens de circulation (6h-18h vers Remiremont) et (8h – 21h vers Bussang)</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>Cadencer la desserte journalière (1 car/heure)</li><li>Amplitude horaire identique pour les 2 sens de circulation : 5h – 22h (en lien avec le TGV de Paris)</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>Fréquence différenciée avec une période de pointe (matin et soir) et une période creuse</li><li>Fréquence de 30 min aux heures de pointe</li><li>Amplitude horaire identique pour les 2 sens de circulation : 5h – 22h (en lien avec le TGV de Paris)</li></ul>



## PILOTES ET PARTENAIRES

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

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



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

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

Statistiques sur la ligne



### COÛTS ESTIMATIFS (HT)

- Coût d'acquisition du matériel "Minibus" :
  - Thermique : environ 100 K€/car
  - Electrique : entre 150 K€ et 270 K€/car (hors achat du pack batterie)
- Coût de fonctionnement : varie selon la vitesse commerciale, l'amplitude de fonctionnement et la permanence de l'offre au cours de la journée
- Coût moyen d'un ETP : 40 K€ incluant les salaires annuels et les charges (nombre d'ETP a définir selon le service)





# 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 âgées de plus de 60 ans)
  - Phénomène d'étalement urbain avec notamment la localisation d'habitation dans les écarts
- => enjeu de connexion de ces espaces aux centres-bourg)

## OBJECTIFS DE L'ACTION

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

**Plan climat :** Action en faveur d'une diminution forte des gaz à effets de serre : 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. PORTER UNE POLITIQUE EN FAVEUR DES TRANSPORTS EN COMMUN

### 2. CHOIX DE L'EXPLOITATION

- Régie
- Société publique locale (SPL)
- Délégation de service public (3 à 10 ans)

### 3. DIMENSIONNEMENT DE L'OFFRE

- Navette cadencée
- Navette à la demande (TAD)

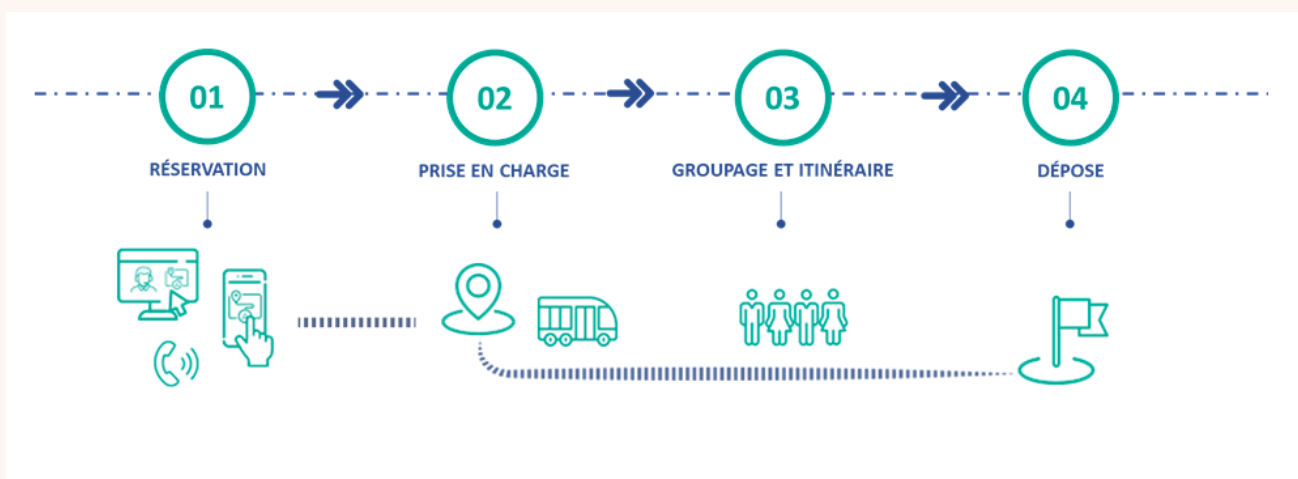
### 4. CHOIX DU TRACE

- Pôles à desservir
- Connexion avec arrêts clés de transport en commun du territoire

### 5. DEFINIR LA PERIODE DE CIRCULATION

### 6. CHOIX DE LA TARIFICATION

### 7. EXPÉRIMENTER LA DESSERTE PAR NAVETTE AUTONOME



Source : RATPDev

## PUBLIC CIBLE



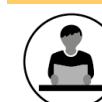
Habitants

Touristes



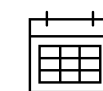
Travailleurs

Scolaires



## POINTS DE VIGILANCE

- Pour la navette électrique ou hydrogène :  
Autonomie de 250 km donc limiter la longueur de la boucle ou prévoir rechargement
- Pose et dépose d'un client à un arrêt (le porte à porte interdit via service de navette publique)



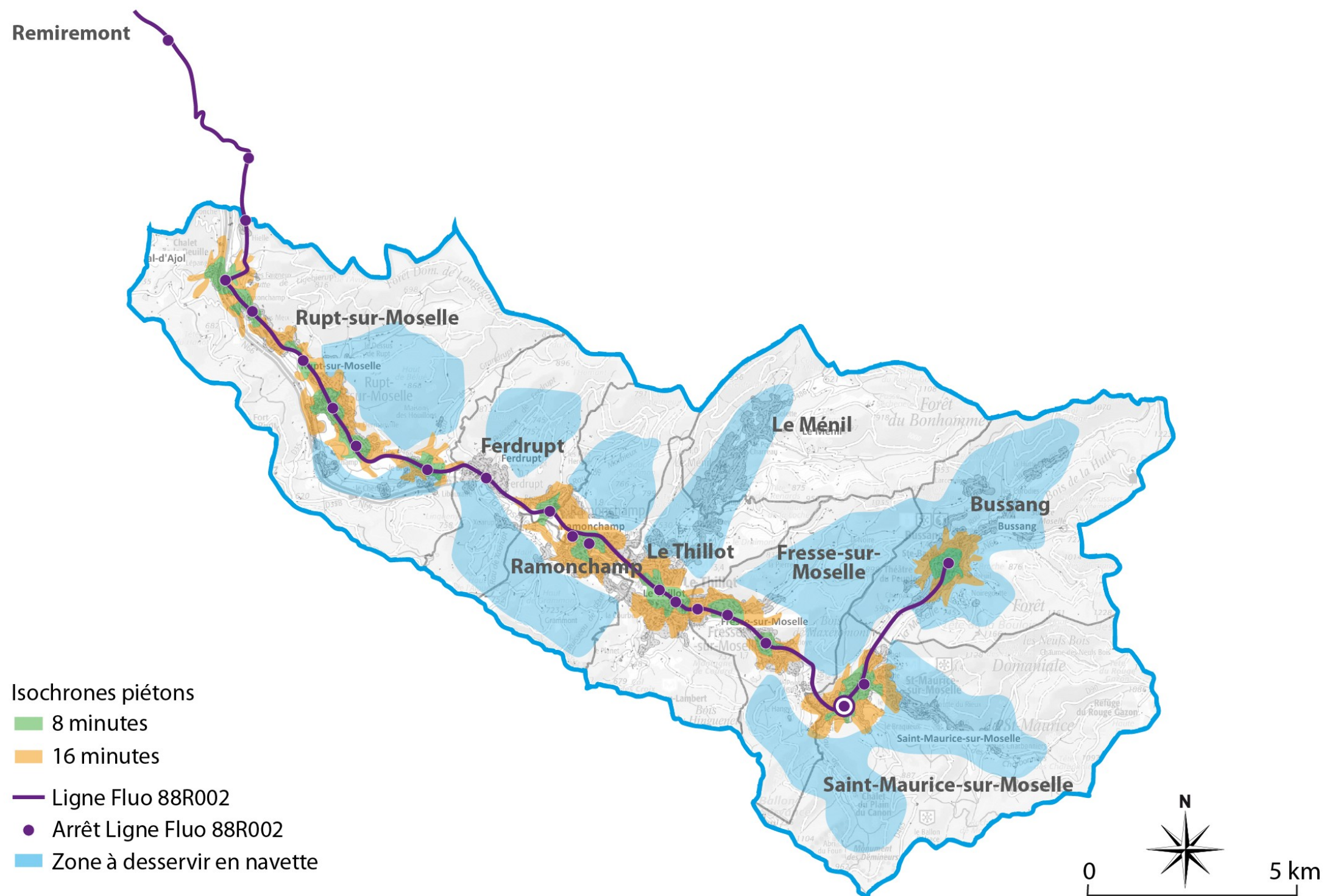
## PLANNING

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




### IDENTIFICATION DES ZONES A DESSERVIR PAR NAVETTE SELON L'ACCESSIBILITE MODES ACTIFS DES ARRÊTS CAR FLUO





3 NIVEAUX D’ACTIONS


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




PILOTES ET PARTENAIRES

Acteurs	Gouvernance	Commentaires
CCBHV	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
Commune	Partenaire technique et financier	Prescriptions techniques sur route communale

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



COÛTS ESTIMATIFS (HT) ET BESOIN EN ETP



INDICATEURS DE SUIVI (fréquence des données à récupérer )

- Fréquentation de la navette (mensuelle)
- Suivi du coût au kilomètre réalisé (annuelle)
- Enquête satisfaction auprès des usagers / habitants (annuelle)

Statistique sur le service

Niveau Mesuré

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

Niveau Maitrisé et Ambitieux

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

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 K€ et 380 K€** (coût annuel ETP + coût de dépense du personnel + exploitation des véhicules)

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



# ACTION N°1.5 : AMÉNAGER DES AIRES DE COVOITURAGE SUR LES AXES ROUTIERS STRUCTURANTS

SOCLE

## CONTEXTE

- Flux pendulaires majoritairement à destination de Remiremont, Epinal et Le Thillot
- 86% des déplacements réalisés en voiture
- Nombre moyen de trajets mensuels réalisés en covoiturage en 2023 : 43 (fréquentation la plus faible des 4 territoires)

## OBJECTIFS DE L'ACTION

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

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

## PUBLIC CIBLE



Habitants



Scolaires

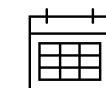


Travailleurs



## POINTS DE VIGILANCE

- Visibilité des aires depuis la route
- Accessibilité piétonne et cycle
- Offre de services connexes
- Connecter aux transports en commun
- 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



## Actions additionnelles

- Fiche action n°1.1
- Fiche action n°2.4

## DESCRIPTION DES ACTIONS A MENER

### 1. IDENTIFIER LES ESPACES SUR LA RN66/RD466 POUVANT ÊTRE AMENAGER EN POINTS D'ARRÊTS

- SECTION RAPIDE
- SECTION URBAINE

### 2. ETUDE DE FLUX

- Conforter les espaces identifiés
- Hiérarchiser le réseau de point d'arrêt (aire principale, aire secondaire)

### 3. ENQUETE AUPRES DES HABITANTS POUR CONFORTER L'ETUDE DE FLUX ET LE CHOIX PRESENTIS DES FUTURS AIRES

### 4. DEFINIR LES AMENAGEMENTS TYPES D'UNE AIRE DE COVOITURAGE

### 5. DEPLOYER LE MODELE SUR LES SITES RETENUS

### 6. ETAPE OPTIONNELLE :

- Contractualisation avec un prestataire extérieur pour gestion du covoiturage : déploiement du réseau, exploitation de ligne et communication
- Connexion de l'aire de covoiturage à une ligne régulière de transport en commun

### 7. COMMUNIQUER SUR LE SERVICE



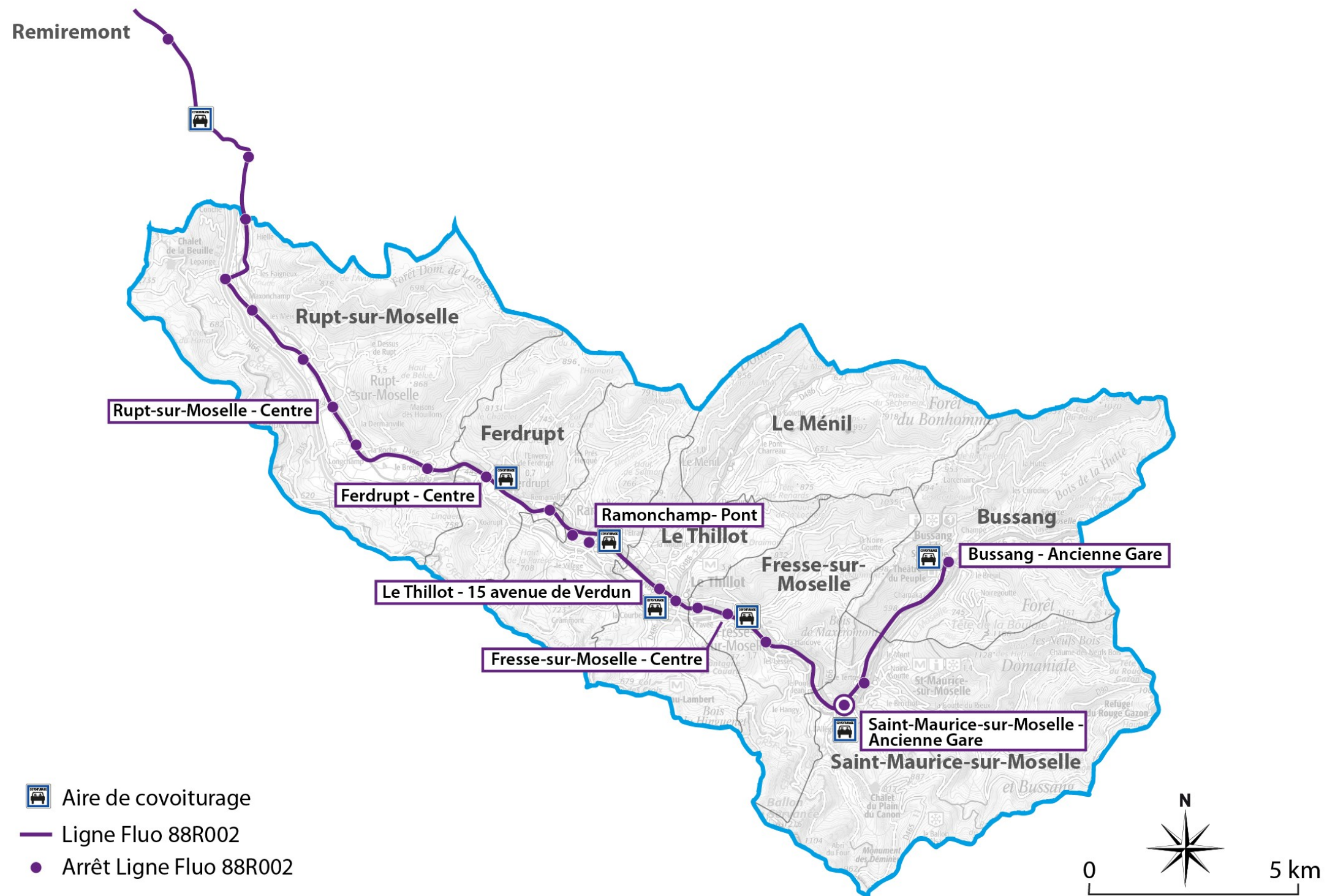
Panneau réglementaire CE52



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



### PROPOSITION DE LOCALISATION D'AIRES DE COVOITURAGE STRUCTURANTES



CRITERES ET SERVICES ATTENDUS

Critères de prérequis	Services
<ul style="list-style-type: none"><li>Accès aisés depuis/vers la RN66/RD466 (tous modes)</li><li>Trafic routier constaté</li><li>Existence ou potentiel de captage de la pratique de covoiturage</li><li>Distance minimum entre l'aire de covoiturage et lieu de destination : 10 km</li><li>Foncier disponible</li><li>De préférence :<ul style="list-style-type: none"><li>Parcelle déjà "artificialisée"</li><li>Réseau électrique déjà présent</li></ul></li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>Signalétique à mettre en place (horizontale)</li><li>Abris voyageurs</li><li>Stationnement sécurisé vélo et deux-roues motorisés</li><li>Borne de recharge (voiture/vélo)</li><li>Eclairage</li><li>Aménagements paysagers</li><li>Vidéosurveillance</li><li>Option :<ul style="list-style-type: none"><li>Portique / Barrière de péage</li><li>Toilette</li></ul></li></ul>



PILOTES ET PARTENAIRES



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



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

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

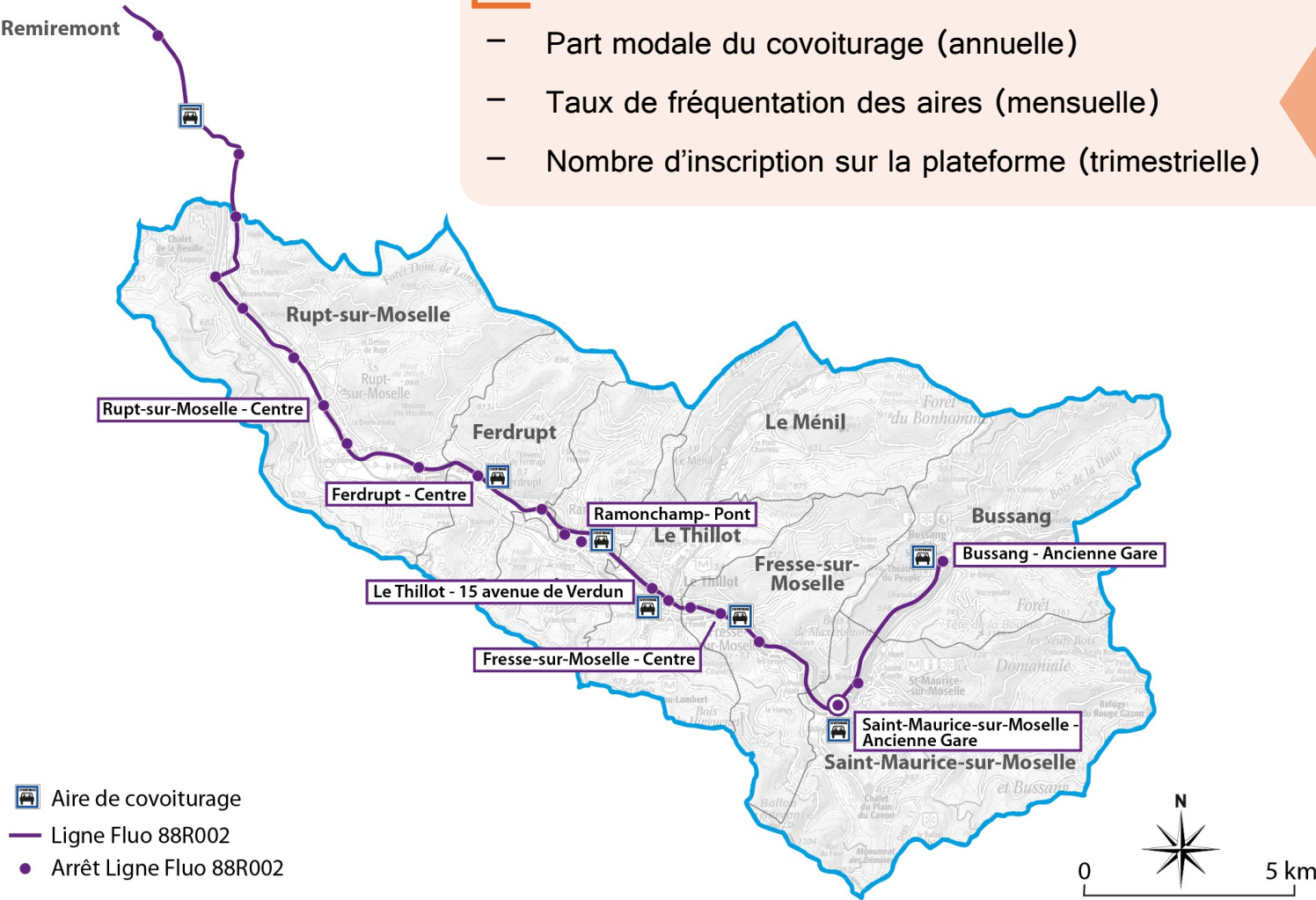


COÛTS ESTIMATIFS (HT)

- Prix d'aménagement d'une place de stationnement : entre 15 € et 50 €/m²
- Panneau de signalisation (CE52) : 500 €/unité
- Portique standard : 4 K€
- Stationnement vélo :
  - Abris vélo (10 arceaux) : 5 K€
  - Arceau : 300 €/unité

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

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







# ACTION N°1.6 : AMÉNAGER UN ITINÉRAIRE MODES ACTIFS RELIANT LE THILLOT ET LE MÉNIL

SOCLE

## CONTEXTE

- Absence d'itinéraire sécurisé pour les modes actifs entre les deux communes
- Absence de liaison cyclable entre la commune de Le Ménil et la voie verte des Hautes Vosges (côté Moselle et Moselotte)
- Trafic journalier < 4000 véhicules/jour donc propice à l'insertion des cycles sur chaussée

## OBJECTIFS DE L'ACTION

- Connecter la commune de Le Ménil à la voie verte des Hautes-Vosges (côté Moselle et Moselotte)
- Aménager un itinéraire sécurisé pour les modes actifs entre les deux communes
- Connecter la commune de Le Ménil aux services du territoire (ligne de Bus, centre-bourg de Le Thillot)

## PUBLIC CIBLE



Habitants

Touristes



Travailleurs

Scolaires



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

## DESCRIPTION DES ACTIONS A MENER

### 1. RÉALISER UN DIAGNOSTIC

- Recueillir les niveaux de trafic journalier, les vitesses pratiquées (V85)
- Identifier les différents itinéraires : RD486, Route de la Haute Mouline (Commune de Le Ménil) et Chemin de la Breuille, Chemin de la Seppe, rue de l'Orme, place du 8 mai, rue Louis Parisot, rue du Gros Clos, rue de la Paix et rue des 9 Près (Commune de Le Thillot).
- Identifier et hiérarchiser les points durs (classer par niveau de difficulté)

### 2. 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 inférieurs à 1 000 véh/j et V85 inférieur à 50 km/h : Réglementation en vélorue ou voie verte

### 3. EXPÉRIMENTER DES AMÉNAGEMENTS TRANSITOIRES

### 4. RÉALISER UN PLAN DE JALONNEMENT



## LONGUEUR

Itinéraire Le Thillot (VV Hautes Vosges – Le Ménil) :

- Via RD486 : 4 km
- Via réseau communal : 5,2 km



## PLANNING

### DÉLAI DE MISE EN ŒUVRE : 2 ANS

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

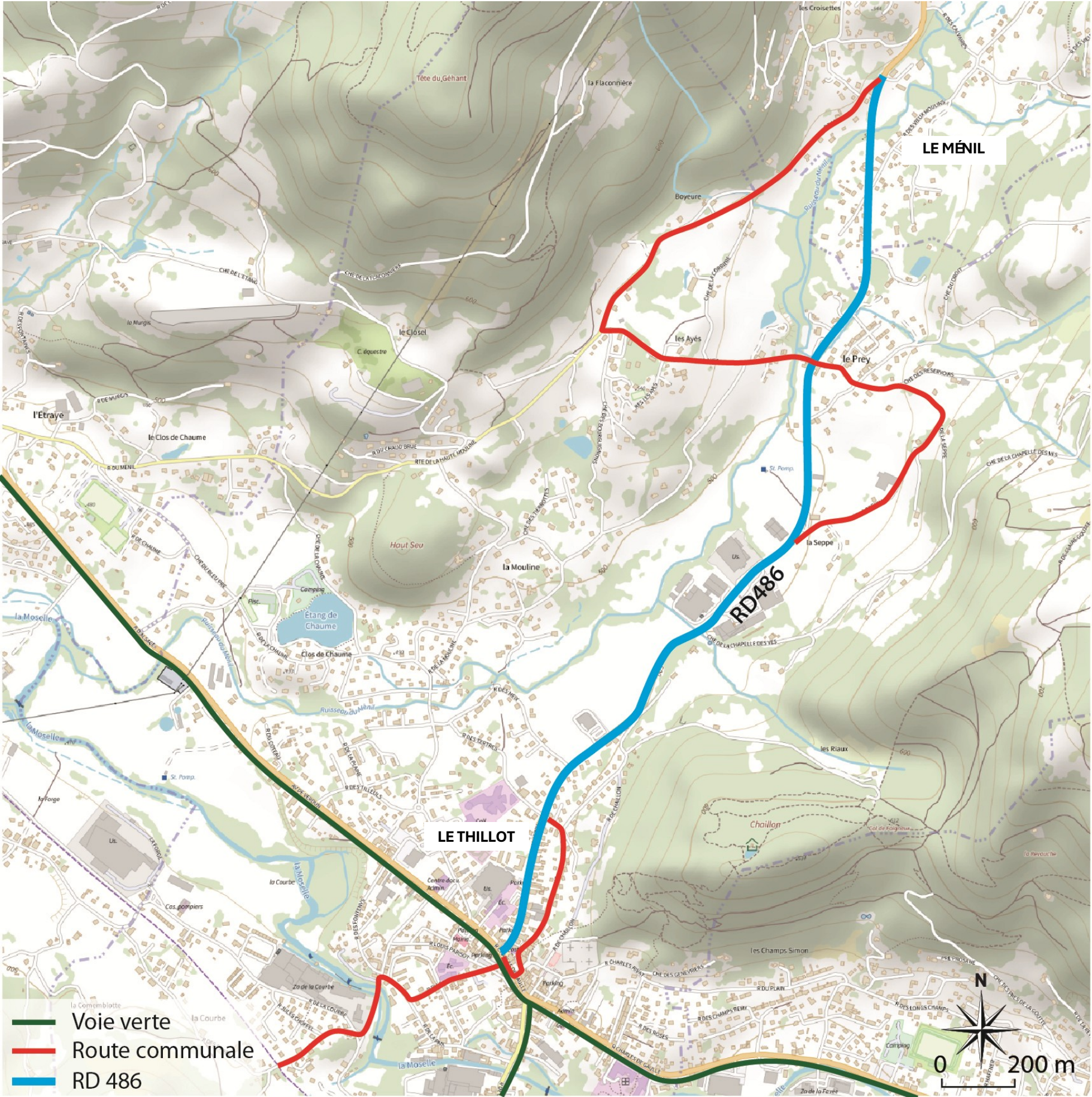




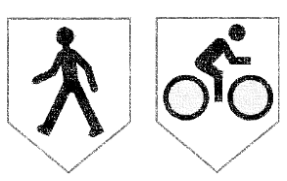
# ACTION N°1.6 : AMÉNAGER UN ITINÉRAIRE MODES ACTIFS RELIANT LE THILLOT ET LE MÉNIL

SOCLE

## PROPOSITION DE DEUX ITINÉRAIRES ENTRE LA COMMUNE DE LE MÉNIL ET LE THILLOT







ACTION N°1.6 : AMÉNAGER UN ITINÉRAIRE MODES ACTIFS RELIANT LE THILLOT ET LE MÉNIL

SOCLE

3 NIVEAUX D'AMENAGEMENTS

RESEAU ROUTIER COMMUNAL		RESEAU ROUTIER DEPARTEMENTAL
Mesuré	Maitrisé	Ambitieux
<ul style="list-style-type: none"><li>Pictogramme cycle + chevron</li><li>Zone de circulation apaisée (Z30, zone de rencontre)</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>Refonte du plan de circulation</li><li>Réglementation en voie verte sur certaines sections (sur réseau communal)</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>Voie verte (nouvelle structure) le long de la RD486</li></ul>

PROPOSITION DE DEUX ITINERAIRES ENTRE LA COMMUNE DE LE MÉNIL ET LE THILLOT



INDICATEURS DE SUIVI (fréquence des données à récupérer )

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



PILOTES ET PARTENAIRES

Acteurs	Gouvernance	Commentaires
CCBHV	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 %.
Région	Partenaire financier	Subvention possible : entre 20% et 60% du projet selon l'orientation de l'aménagement (tourisme ou quotidien)
Département	Partenaire technique	
DDT	Partenaire technique	Aide ingénierie

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



COÛTS ESTIMATIFS (HT)

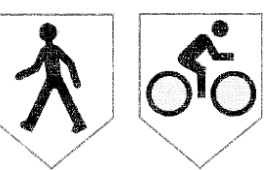
Niveau Mesuré et Maitrisé

- Longueur : 5,2 km
- Principes d'aménagement : matérialisation des trajectoires cycles + refonte du plan de circulation (exemple : instauration de zone de circulation apaisée)
- Coût : entre 80 K€ et 130 K€

Niveau Ambitieux

- Longueur : 4,0 km
- Principe d'aménagement : création d'une voie verte
- Coût : entre 800 K€ et 1,2 M€

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



# ACTION N°1.7 : AMÉNAGER DES LIAISONS MODES ACTIFS DEPUIS LES CENTRES-BOURG VERS LA VOIE VERTE DES HAUTES VOSGES

SOCLE

## CONTEXTE

- Absence d'itinéraire sécurisé pour les modes actifs permettant de rejoindre la voie verte des Hautes Vosges
- Utilisateurs : 64% de piéton et 36% de cyclistes
- Utilisation de la voie verte par les cyclistes : 70% pour les loisirs et 30% pour les liaisons domicile-travail

## OBJECTIFS DE L'ACTION

- Connecter les centres-bourg à la voie verte des Hautes Vosges
- Augmenter les déplacements cycles pour les motifs quotidiens (travail et scolaire) sur la voie verte des Hautes Vosges
- Renforcer la desserte cyclable du territoire

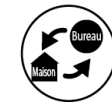
## PUBLIC CIBLE



Habitants



Touristes



Travailleurs



Scolaires

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

## DESCRIPTION DES ACTIONS A MENER

### 1. IDENTIFIER LES ITINERAIRES POSSIBLES

- Favoriser les voies dites résidentielles (<1000 véh/jour)
- Localiser les sites d'intérêts
- Dessiner divers itinéraires potentiels

### 2. RÉALISER UN DIAGNOSTIC PARTAGE DES ITINÉRAIRES

- Parcourir les itinéraires avec les habitants afin d'identifier les points durs (à classer par niveau de difficulté)

### 3. AMENAGER LES CENTRES-BOURG EN FAVEUR DES MODES ACTIFS

- Aménager les intersections les plus dangereuses en donnant la priorité aux modes actifs
- Traiter la cohabitation des modes dans l'espace public par le modèle de la rue partagée et mettre en œuvre les outils réglementaires à disposition des aménageurs (zone de rencontre, zone 30, voie verte, vélorue)
- Réaliser un plan de jalonnement avec les indications de temps exprimée en minute pour les piétons et en distances pour les cycles

### 4. EXPÉRIMENTER DES AMÉNAGEMENTS TRANSITOIRES

### 5. COMMUNIQUER SUR LES BIENFAÎTS DE LA MARCHE ET DU VELO



## PROJETS

- Projet cyclable en réflexion : relier la commune de Bussang à la commune de Mulhouse (connexion à l'EV6 et EV15)
- Projet d'un itinéraire cyclable de Remiremont à Epinal (connexion avec la V50)

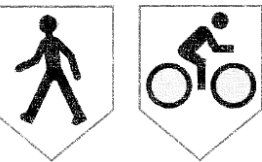


## PLANNING

### DÉLAI DE MISE EN ŒUVRE : 1 AN

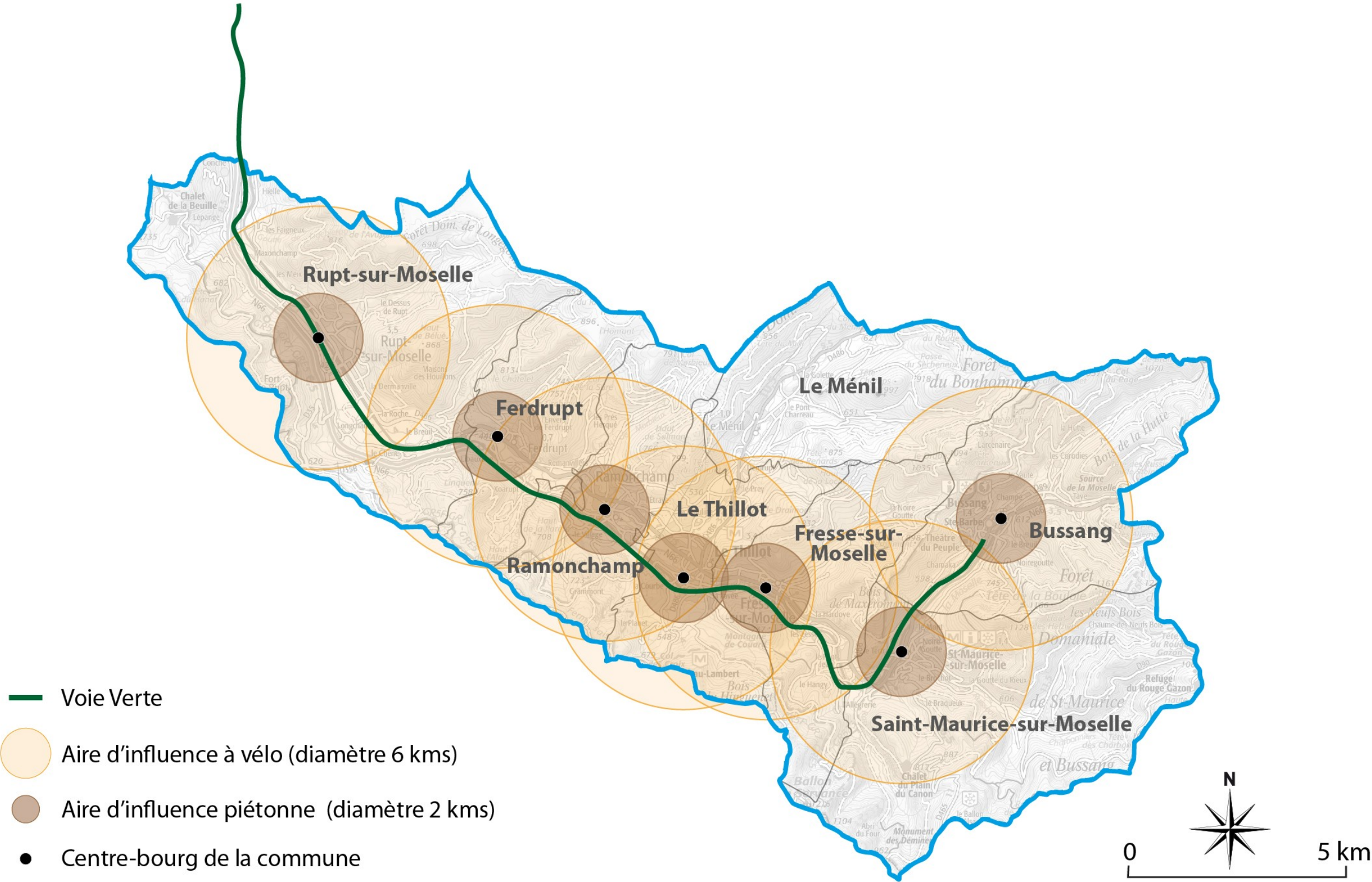
- ☐ 3 mois d'études techniques
- ☐ 3 mois d'études techniques
- ☐ 3 mois de travaux

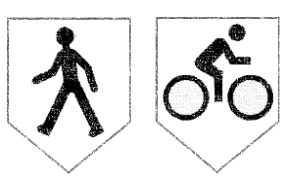




AIRE DE CHALANDISE CYCLE ET PIETONNE A PARTIR DES CENTRES-BOURGS

Remiremont






# ACTION N°1.7 : AMÉNAGER DES LIAISONS MODES ACTIFS DEPUIS LES CENTRES-BOURG VERS LA VOIE VERTE DES HAUTES VOSGES

SOCLE

## 3 NIVEAUX D'AMENAGEMENTS

RUE PARTAGEE		
Mesuré	Maitrisé	Ambitieux
<ul style="list-style-type: none"><li>Pictogramme cycle</li><li>Matérialiser un espace piéton (limité par une bande blanche) sur les voies présentant une absence de trottoir</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>Zone 30</li><li>Zone de rencontre</li><li>Installation d'une signalétique piétonne/cycle</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>Mise en place des divers outils réglementaires :<ul style="list-style-type: none"><li>Zone de rencontre</li><li>Vélorue</li><li>Voie verte</li></ul></li></ul>
<ul style="list-style-type: none"><li>Installation d'une signalétique piétonne/cycle</li><li>Assurer l'éclairage des itinéraires</li></ul>		

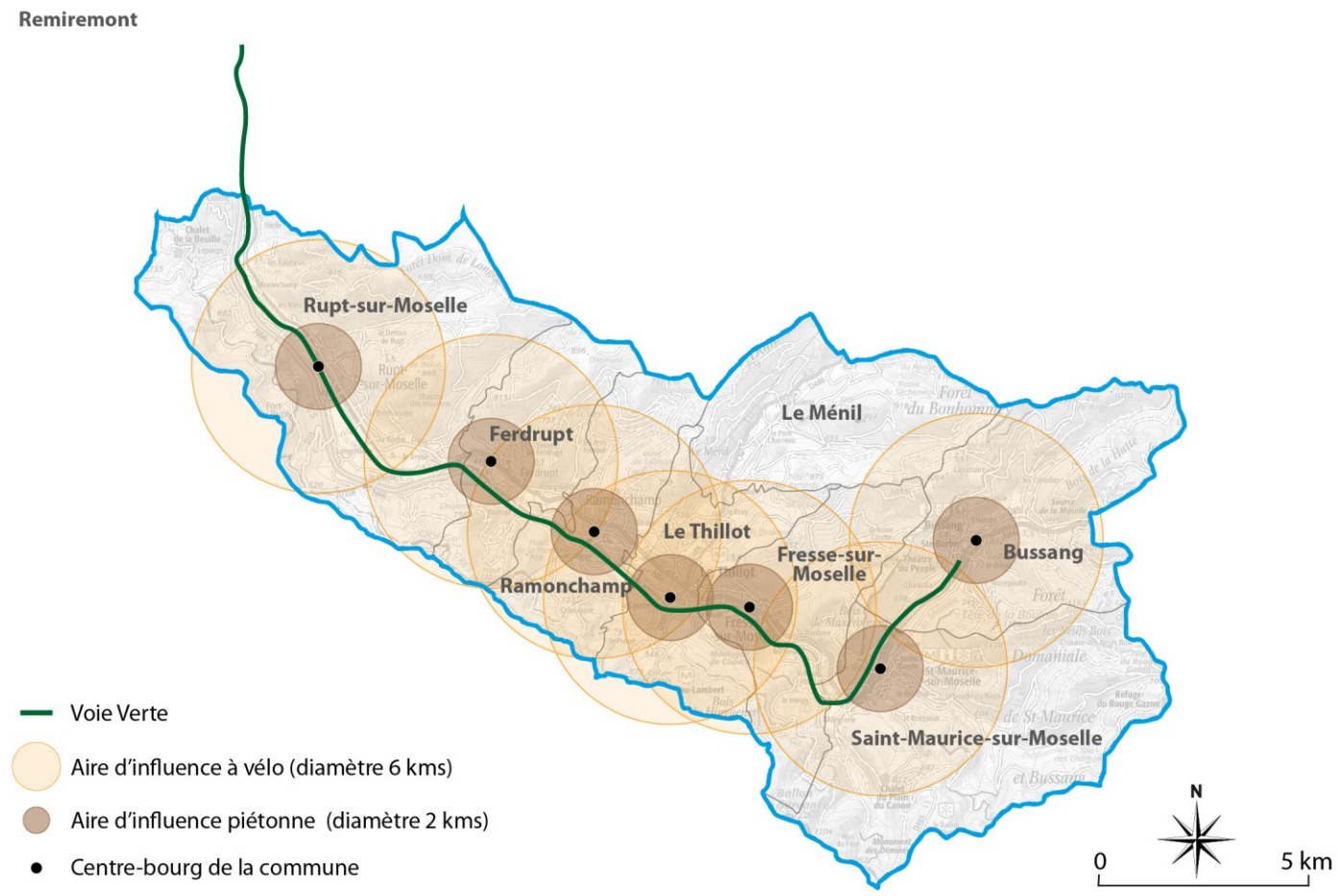



### PILOTES ET PARTENAIRES

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

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

## AIRE DE CHALANDISE CYCLE ET PIETONNE A PARTIR DES CENTRES-BOURGS






### COÛTS ESTIMATIFS (HT)

- Aménagement d'une zone de circulation apaisée (entrée-sortie) : entre 3 K€ et 8 K€ unité qui comprends :
  - De base : panneaux de signalisation, logo (x2) ou marquage d'animation et démarcation visuelle en résine
  - Option : désaxement de la chaussée et plateaux
- Matérialisation des trajectoires cycles (tous les 25m) : 200 €/pictogramme + chevron
- Signalisation directionnelle verticale piétonne : 700 €/unité
- Totem d'orientation : 1,5 K€/unité
- Signalisation directionnelle cycle (Dv21b ou Dv21a) : 700 €/unité
- Signalisation directionnelle cycle ( Dv21c/Dv43d) : 500 €/unité

Coût estimatif étude de faisabilité par itinéraire : de 5 K€ à 15 K€



### 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 1.8 - RENDRE VISIBLES ET ACCESSIBLES LES ARRÊTS DE CARS FLUO

COMPLEMENTAIRE

## CONTEXTE

- Défaut d'accessibilité aux arrêts de transport en commun Fluo depuis les écarts, périphéries des centres-bourgs
- 9 déplacements sur 10 réalisés en voiture (tous motifs confondus)

## OBJECTIFS DE L'ACTION

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

## PUBLIC CIBLE



**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.

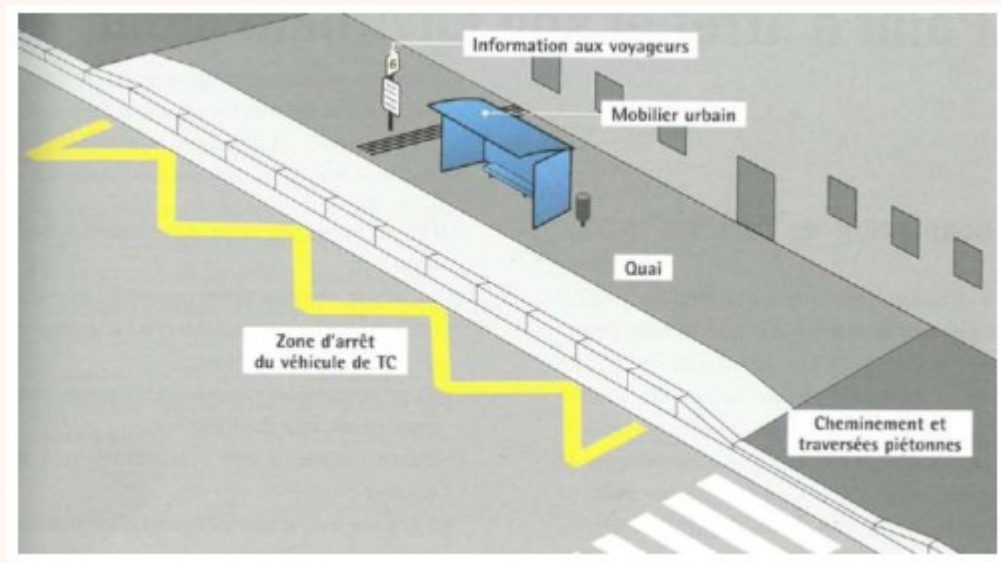
## DESCRIPTION DES ACTIONS A MENER

### 1. HIERARCHISER SELON NOMENCLATURE DE LA REGION GRAND EST LES POINTS D'ARRETS

- Pôle de mobilité, Points d'arrêt structurant, point d'arrêt standard et point d'arrêt scolaire

### 2. DÉLIMITER LES ZONES DE REAMENAGEMENT

- Zone à proximité des points d'arrêts
  - Cheminement d'accès au quai
  - Traversée piétonne
  - Dépose minute
- Aménagement du quai
- Gratuit ou payant ?
- Aide au chargement ?
- Arrêt spécifique ? Tous les arrêts ?



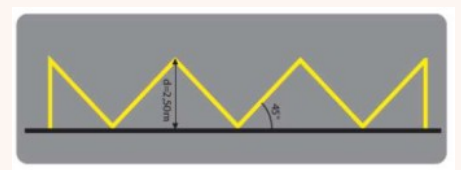
Espaces composant un point d'arrêt routier Source : Cerema

### 3. SERVICES ANNEXES

- Information aux voyageurs
- Zone d'attente : quels mobiliers urbains (abris, éclairage, poubelle)
- Service vélo (stationnement, consigne)

### 4. SIGNALISATION

- Horizontale (réglementaire)
- Verticale de position avec chartre graphique + panneau réglementaire (C6)



## Points de vigilance

### Gouvernance

- Périmètre d'action limité à la zone d'arrêt par la Région (AOM)
- Quel rôle de l'AOM locale ?
- Rôle des communes pour l'aménagement des cheminements et zones aux abords des arrêts



## PLANNING

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

- ☐ 6 à 12 mois d'études techniques
- ☐ 3 à 6 mois consultations des entreprises
- ☐ 3 mois de travaux



RAPPEL RÉGLEMENTAIRE

- **Loi Handicap (pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées) du 11 février 2005 :**
  - elle impose la réalisation d'un Schéma Directeur d'Accessibilité (SDA) définissant la programmation de la mise en accessibilité des services de transport des réseaux interurbains;
  - elle prévoit une mise en accessibilité des réseaux de transport au 1<sup>er</sup> février 2015.
- **Ordonnance du 26 septembre 2014 :**
  - Les AOT doivent formaliser une programmation des réalisations dans un Schéma Directeur d'Accessibilité Programmé (Sd'AP), pour une mise en accessibilité des réseaux de transport sous 6 ans, soit en 2021,
  - La Région est, de droit, le chef de file de l'élaboration des Sd'AP pour les réseaux de transports publics dont elle assure l'organisation.
- **Loi NOTRe du 7 août 2015** portant sur la nouvelle organisation territoriale de la République : depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2017, la gestion complète des transports interurbains est transférée des Départements aux Régions, y compris les obligations et engagements pris au titre de l'accessibilité PMR et des Sd'AP.



INDICATEURS DE SUIVI (fréquence des données à récupérer )

- Nombre de montée et descente (mensuelle)
- Part modale du transport en commun (annuelle)
- Enquête satisfaction auprès des usagers (annuelle)

Statistique par arrêt

Statistique par ligne



PILOTES ET PARTENAIRES

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

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



COÛTS ESTIMATIFS (HT)

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





# ACTION 1.9 - EQUIPER LES BUS "FLUO" DE RACK À VÉLO (VTT, VAE)

COMPLEMENTAIRE

## CONTEXTE

- Défaut d'accessibilité aux arrêts de transport en commun Fluo depuis les écarts et périphéries des centres-bourgs
- 9 déplacements sur 10 réalisés en voiture (tous motifs confondus)

## OBJECTIFS DE L'ACTION

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

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

## PUBLIC CIBLE



Habitants



Touristes



Travailleurs

## DESCRIPTION DES ACTIONS A MENER

- 1. EVALUER LES SOLUTIONS POSSIBLES ET ADAPTÉES À LA TYPOLOGIE :**
  - Sur/dans le véhicule : Stationnement intérieur ou extérieur sur le véhicule
  - Hors véhicule : Remorque
  - De la ligne et des gares : giration du véhicule, lieux d'embarquement
  - Quelle ligne doit être concernée ?
- 2. DÉTERMINER LE FONCTIONNEMENT ?**
  - Quelle période de fonctionnement ?
  - Service sous réservation ?
  - Gratuit ou payant ?
  - Aide au chargement ?
  - Arrêt spécifique ? Tous les arrêts ?
- 3. FORMER LES CONDUCTEURS L'INSTALLATION DES VÉLOS SUR RACK**
  - Formation ayant pour objectifs de sensibiliser et transmettre les bonnes pratiques
  - Statut réglementaire quand à l'aide au chargement (autorisation de quitter son poste?)
- 4. COMMUNIQUER SUR LE SERVICE**
- 5. GOUVERNANCE**
  - Gestionnaire de la ligne Région AOM ?
  - Contribution de l'AOM locale ?



Source Galéo - système de rack à vélos vertical pour 8 vélos -



## Points de vigilance

- Temps approximatif d'embarquement/débarquement : 2 min
- Acceptabilité du conducteur à faire la manipulation à la place de l'utilisateur
- Question de la responsabilité par rapport aux vélos en cas de dommage



Exemple Métropole Aix- Marseille



# ACTION 1.9 - EQUIPER LES BUS "FLUO" DE RACK À VÉLO (VTT, VAE)

COMPLEMENTAIRE



## RAPPEL RÉGLEMENTAIRE

Article L1272-6 du code des transport (issue de la Loi LOM) : « à compter du 1<sup>er</sup> juillet 2021, les autocars neufs, utilisés pour les services réguliers de transports publics non urbains, doivent être équipés, à leur mise en service, d'un système pour transporter au minimum 5 vélos non démontés »



## PLANNING

DÉLAI D'INSTALATION : 1 mois

QUELLE TEMPORALITE CHOISIR ?

- ☐ Lors du renouvellement de Délégation de Service Public
- ☐ Lors du renouvellement du matériel
- ☐ Lors de l'entretien des véhicules



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

- Fréquentation des transports en commun (mensuelle, annuelle)
- Nombre de vélos transportés (mensuelle)
- Enquête de satisfaction (annuelle)



## PILOTES ET PARTENAIRES



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

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



## COÛTS ESTIMATIFS (HT)

Aménagement	Coût au ratio/unité
Rack vélo 5 places (verticaux + Caméra à l'arrière et report vidéo à l'intérieur)	6,9 K€
Rack vélo 5 places (horizontaux)	1,8 K€
Rack vélo intérieur (3 places)	7,5 K€
Coût investissement rack 5 places verticales	Entre 6 K€ - 7,5 K€ par porte vélo
Coût d'exploitation	500 €/an

Source : fiche "retour d'expérience Emport de vélos dans les autocars" Cerema



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

## ACTIONS SOCLES

- **Fiche n°2.1** : Faciliter la mobilité des publics fragiles
- **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** : Développer la pratique de la mobilité partagée (covoiturage et autostop)
- **Fiche n°2.5** : Déployer des bornes de recharges électriques pour voitures et cycles
- **Fiche n°2.6** : Proposer un service de prêt de véhicule électrique (voiturettes, scooters) à but d'insertion

## ACTIONS A LONG TERME

- **Fiche n°2.7** : Proposer un service de location de vélo en moyenne et longue durée



## ACTION 2.1 - FACILITER LA MOBILITÉ DES PUBLICS FRAGILES

SOCLE

### CONTEXTE

- Population vieillissante et moins motorisée
- Absence de solutions de transports depuis les écarts, hameau, lieu-dit
- Problème de recrutement auprès de la jeunesse

### OBJECTIF DE L'ACTION

- Améliorer l'autonomie des déplacements pour tous

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

### PUBLIC CIBLE



Habitants



Travailleurs



Scolaires



### Points de vigilance

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

### DESCRIPTION DES ACTIONS A MENER

#### 1. DRESSER UN ETAT DES LIEUX

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

#### 2. DÉFINIR LES OBJECTIFS

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

#### 3. MOBILISER ET PILOTER

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

#### 4. IDENTIFIER LES SOLUTIONS

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

#### 5. FINANCER

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

#### 6. EXPERIMENTER ET EVALUER

### PLANNING



DÉLAI DE MISE EN ŒUVRE :

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





## ACTION 2.1 - FACILITER LA MOBILITÉ DES PUBLICS FRAGILES

SOCLE



### RAPPEL RÉGLEMENTAIRE

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

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



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

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



### PILOTES ET PARTENAIRES



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

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

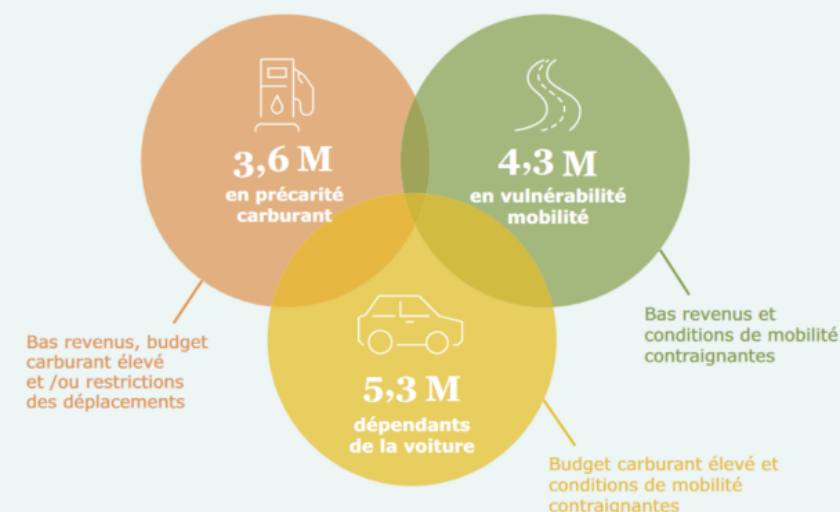
## CHIFFRE CLE DE LA PRECARITE MOBILITE

### PRÉCARITÉ

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

**9 M** sont en situation d'insécurité mobilité

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



### RENONCEMENTS

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



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



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



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

### FACE À LA HAUSSE DU PRIX DES CARBURANTS

**+ 50 %** de hausse



**+ 100 %** de hausse

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

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

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



+ 14 points vs 2020

La dépendance à la voiture se renforce.

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



### CONTEXTE

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

### OBJECTIF DE L'ACTION

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

### PUBLIC CIBLE



Habitants



Travailleurs



Scolaires

**Plan climat :** Action en faveur d'une diminution forte des gaz à effets de serre : 18,9 kg de CO<sub>2</sub>e économisés tous les 100 km réalisés en bus thermique comparativement à 100 km réalisés en véhicule thermique.

### DESCRIPTION DES ACTIONS A MENER

#### 1. IDENTIFIER LES ASSOCIATIONS

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

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

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

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

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

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

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



### Points de vigilance

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



### PLANNING

#### DÉLAI DE MISE EN ŒUVRE : 2 ANS

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





### BENEFICIAIRES

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

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

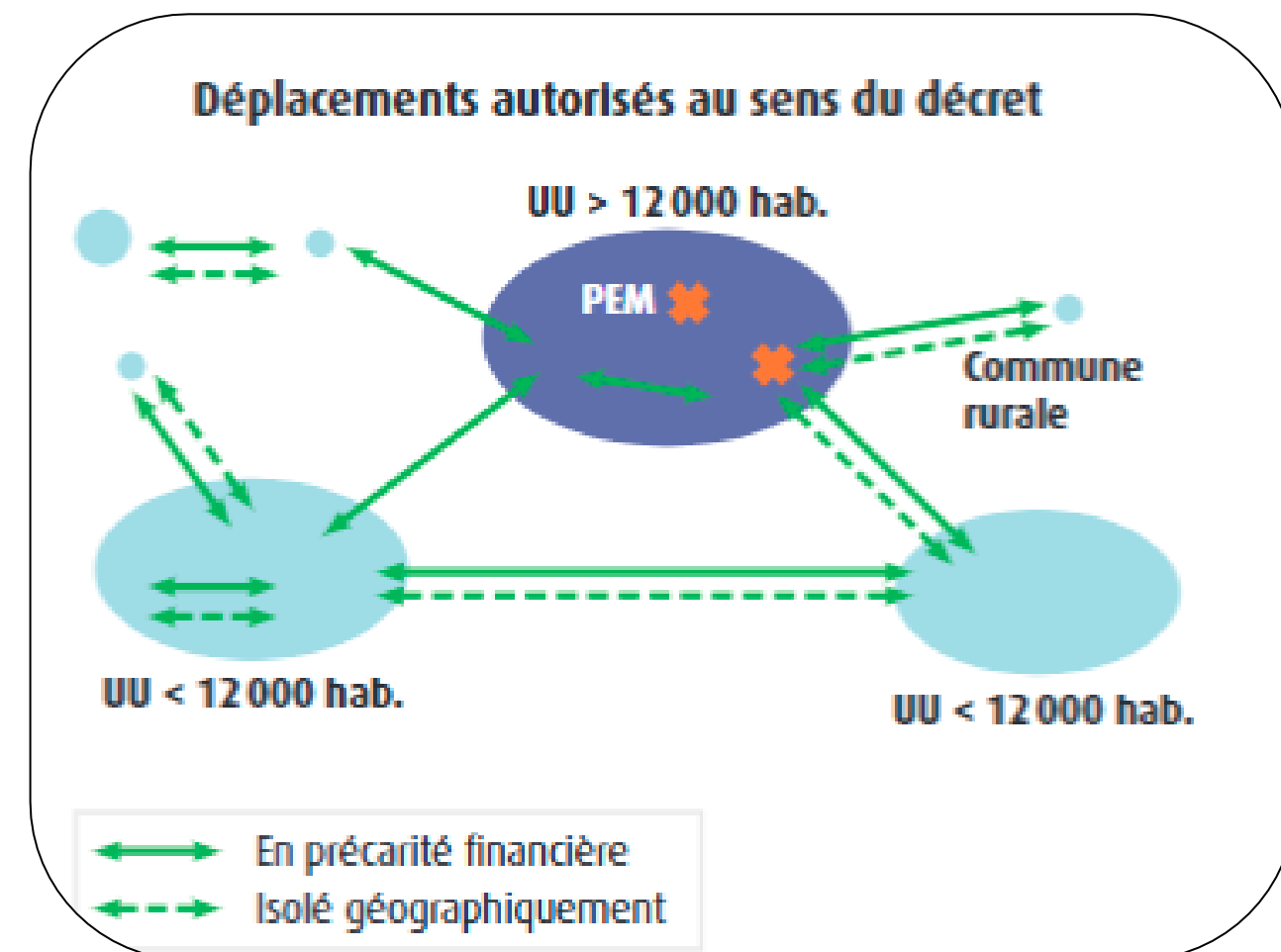
OU

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

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

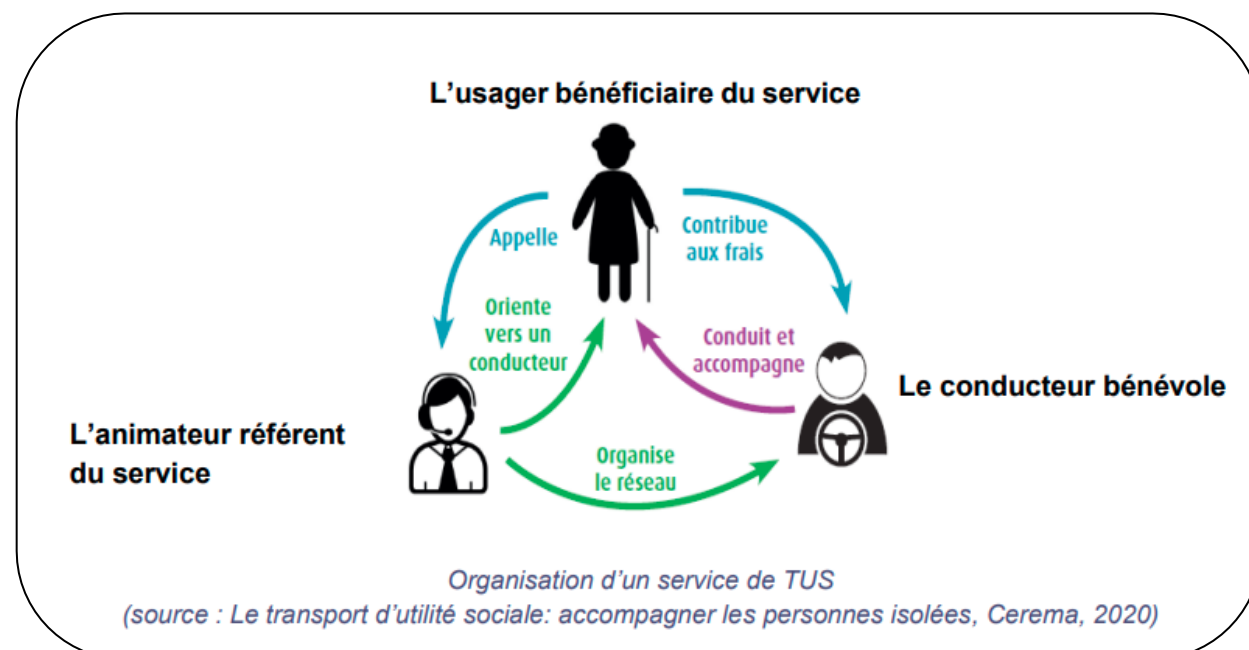
Dans ce cas, le trajet effectué en TUS doit être réalisé dans le périmètre de communes rurales ou de l'unité urbaine de moins de 12 000 habitants, ou avoir pour destination un pôle d'échange multimodal. Le décret fixe de plus une distance maximale de 100 km par trajet.

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



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

### PRINCIPE DE FONCTIONNEMENT





### RAPPEL RÉGLEMENTAIRE

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



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

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



### PILOTES ET PARTENAIRES



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

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

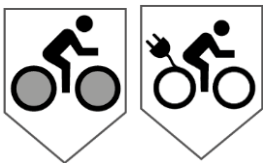


### COÛTS ESTIMATIFS (HT)

- 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



Habitants



Touristes



Travailleurs



Scolaires

**Plan climat :** Action en faveur d'une diminution forte des gaz à effets de serre : 21 kg de CO<sub>2</sub>e 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 dédiée aux cycles (construction d'itinéraire, géolocalisation du stationnement, géolocalisation des différents services)



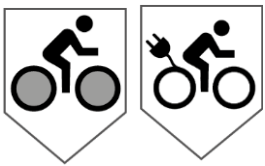
### Points de vigilance

- 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



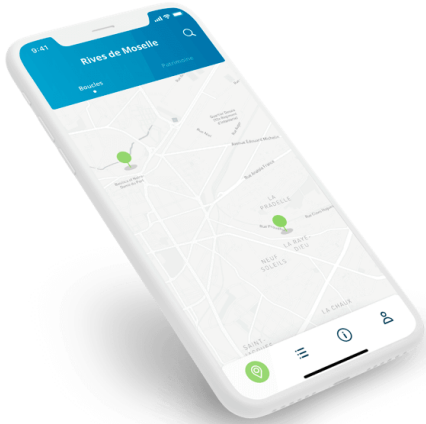
Atelier et vélo-école itinérants avec un camion  
Le Pied à Coulisse – Le Mesnil sur Iton (27)



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

Accueil > Application Rivélo

### Application



Découvrez notre nouvelle application !

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

Télécharger l'application

APP STORE

GOOGLE PLAY

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



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

- Part modale d'utilisation du vélo (annuelle)



## PILOTES ET PARTENAIRES

Acteurs	Gouvernance	Commentaires
CCBHV	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 - DÉVELOPPER LA PRATIQUE DE LA MOBILITÉ PARTAGÉE (COVOITURAGE ET AUTOSTOP)

COMPLEMENTAIRE

## CONTEXTE

- Flux pendulaire interne majoritairement à destination de Remiremont et à destination de Le Thillot et Epinal
- Nombre moyen de trajets mensuels réalisés en covoiturage en 2023 : 40 (4<sup>ème</sup> territoire en termes de fréquentation sur les 4 du bassin de vie)

## OBJECTIF DE L'ACTION

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

**Plan climat :** Action en faveur d'une diminution modérée des gaz à effets de serre : 11,5 kg de CO2 économisés tous les 100 km réalisés en véhicule électrique comparativement à 100 km réalisés en véhicule thermique.

## PUBLIC CIBLE



Habitants



Touristes



Travailleurs



## Points de vigilance

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

## 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 géré 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)



## PROPOSE A L'EXPERIMENTATION

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

## Action additionnelle

- Fiche action de n°1.5





# ACTION 2.4 - DÉVELOPPER LA PRATIQUE DE LA MOBILITÉ PARTAGÉE (COVOITURAGE ET AUTOSTOP)

COMPLEMENTAIRE

## 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
CCBHV	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

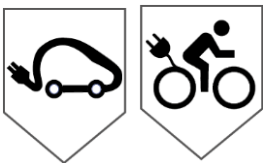


## COÛTS ESTIMATIFS (HT)

- 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 2.5 - DÉPLOYER DES BORNES DE RECHARGE ÉLECTRIQUE POUR VOITURES ET CYCLES

COMPLEMENTAIRE

## CONTEXTE

- Objectifs du SDIRVE sur le territoire de la CCBHV : 5 points de recharge (8 points de recharge aujourd’hui)
- 16 points de recharge dédié au vélo (offre la plus importante du bassin de vie)

## OBJECTIFS DE L’ACTION

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

**Plan climat :** Action en faveur d’une diminution modérée des gaz à effets de serre : 11,5 kg de CO2 économisés tous les 100 km réalisés en véhicule électrique comparativement à 100 km réalisés en véhicule thermique.

## PUBLIC CIBLE



Habitants



Touristes



Travailleurs



## Points de vigilance

- Anticiper la maintenance et l’exploitation des bornes
- Appel d’offre : privilégier des marchés séparés pour l’installation des bornes et leur exploitation
- Dans le privé : obligation de pré-équipement ou d’équipement lors des rénovations importantes et constructions neuves

## DESCRIPTION DES ACTIONS A MENER

### 1. HIERARCHISER LE SERVICE ET LE CORRELER LA PUISSANCE

Service	Puissance	Temps de recharge*
Courte durée = stationnement de 20 min à 2h	De 22kVa jusqu’à 50, 100, 150 kVa	Moins de 30 min jusqu’à 1h30
Moyenne durée = stationnement de 1h à 3h	Entre 7kVa et 22kVa	De 2h à 5h
Longue durée = stationnement de plus de 6h	Inférieure à 7kVa	De 6h à 12h

- \*Temps estimé pour passer de 20% à 80%

### 2. LOCALISATION DES BORNES ET USAGERS CIBLES

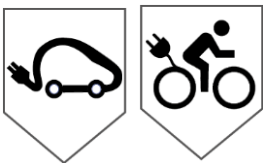
Service	Localisation	CIBLES
Courte durée = stationnement de 20 min à 2h	<ul style="list-style-type: none"><li>• Le long des grands axes routiers</li><li>• Parking des pôles de mobilité structurant</li><li>• Site touristique à rayonnement départemental, régional</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>- Voiture électrique ou hybride rechargeable</li><li>- VAE</li></ul>
Moyenne durée = stationnement de 1h à 3h	<ul style="list-style-type: none"><li>• Parking des commerces, des maisons de santé, administration</li><li>• Equipements sportifs et culturel</li><li>• Site touristique de rayonnement local</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>- Voiture électrique ou hybride rechargeable</li><li>- VAE</li></ul>
Longue durée = stationnement de plus de 6h	<ul style="list-style-type: none"><li>• Aire de covoiturage</li><li>• Espace privé (lieux de travail)</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>- Voiture électrique ou hybride rechargeable</li></ul>



## PLANNING

### DÉLAI D’INSTALLATION : 1 A 2 ANS

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



# ACTION 2.5 - DÉPLOYER DES BORNES DE RECHARGE ÉLECTRIQUE POUR VOITURES ET CYCLES

COMPLEMENTAIRE



## RAPPEL RÉGLEMENTAIRE

Une obligation de pré-équipement des emplacements de stationnement et d'installation de bornes de recharge concerne les bâtiments :

- Qui comportent plus de 10 emplacements de stationnement
- Qui sont à usage non-résidentiels, résidentiels, ou mixtes
- Soit en cas de construction d'un bâtiment neuf
- Soit en cas de rénovation importante\* incluant le parc de stationnement ou l'installation électrique du bâtiment.

L'obligation concerne les parcs de stationnement situés :

- Soit à l'intérieur des bâtiments construits ou rénovés
- Soit à l'extérieur de ces bâtiments, aux conditions qu'ils soient sur la même unité foncière que ces bâtiments et qu'ils aient une relation fonctionnelle avec eux, c'est-à-dire qu'il bénéficie aux usagers de ces bâtiments.

L'obligation ne s'applique pas :

Aux parcs de stationnement dépendant de bâtiments possédés et occupés par des entreprises de moins de 250 salariés et :

- Au bilan inférieur à 43 000 000 €
- Et/ou au chiffre d'affaires inférieur à 50 000 000 €
- Ni aux autres parcs lorsque, dans les cas de rénovation importante, le coût des installations de recharge et de raccordement représente plus de 7 % du coût total de cette rénovation.

\*Une rénovation est qualifiée d'importante lorsque son montant représente au moins 25 % de la valeur du bâtiment, hors coût du terrain.



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

- Nombre de bornes installées (annuelle)
- Nombre de recharge réalisée (annuelle)



## PILOTES ET PARTENAIRES

Acteurs	Gouvernance	Commentaires
CCBHV	Maitrise d'ouvrage	En tant que AOM, porteur de projets sur les mobilités
SDEV /ENEDIS	Partenaire technique	
Département	Partenaire technique	
Commerce	Partenaire technique	
Promoteur immobilier	Maitrise d'ouvrage (secteur privé)	

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



## COÛTS ESTIMATIFS (HT)

Aménagement	Coût au ratio/unité
Borne de recharge voiture électrique	Entre 25 K€ et 30 K€
Raccordement à la charge de l'opérateur (branchement et extension) pour 6 bornes	Entre 1,2 K€ et 26 K€ pour du 3 kW Entre 2,3 K€ et 40 K€ pour du 22 kW
Coûts de renforcement supporté par le gestionnaire de réseau	Entre 3,4 K€ et 21 K€ pour du 3 kW Entre 16,7 K€ et 41,5 K€ pour du 22 kW
Borne de recharge VAE comprenant le coût installation et sans l'entretien (mise en place des réseaux)	Entre 2,5 K€ à 3 K€ (+ 200 €/ml)
Armoire de recharge VAE	À partir de 6 K€/unité





## ACTION 2.6 - PROPOSER UN SERVICE DE PRÊT DE VÉHICULE ÉLECTRIQUE (VOITURETTES, SCOOTERS) À BUT D'INSERTION

COMPLEMENTAIRE

### CONTEXTE

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

### OBJECTIF DE L'ACTION

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

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

### PUBLIC CIBLE



Habitants



Touristes



Travailleurs



### Points de vigilance

- 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 rationaliser les coûts, favoriser une coopération entre AOM

### DESCRIPTION DES ACTIONS A MENER

#### 1. IDENTIFIER LA PRESENCE 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-PARTAGE 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



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



# ACTION 2.6 - PROPOSER UN SERVICE DE PRÊT DE VÉHICULE ÉLECTRIQUE (VOITURETTES, SCOOTERS) À BUT D'INSERTION

COMPLEMENTAIRE

## 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"><li>• Gestion du service en totalité ou partagée</li><li>• Dans le cas d'une gestion partagée, un exemple de répartition :<ul style="list-style-type: none"><li>○ <b>Opérateur</b> : gère les inscriptions, des réservations, l'entretien des véhicules</li><li>○ <b>AOM</b> : assure la communication du service et l'information auprès des usagers</li></ul></li></ul>
ETP : 0,3 à 1,5 ETP	
EXEMPLE DE RECETTE POSSIBLE :	
<ul style="list-style-type: none"><li>• 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)</li><li>• Tarification par abonnement (avec un prix plus avantageux à l'heure ou kilomètre) : prix de l'abonnement mensuel variant de 5€ à 8€/ mois</li></ul>	



## 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
CCBHV	Maitrise d'ouvrage	En tant que AOM, porteur de projets sur les mobilités
Région	Partenaire financier	
ADEME	Partenaire technique et financier	

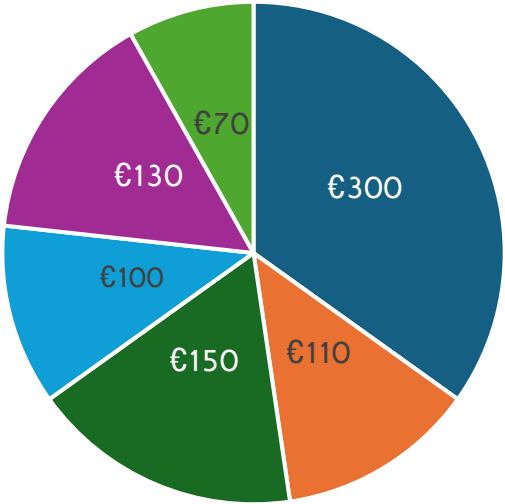
Reprogrammer systématiquement un tour de table avec les potentiels partenaires financiers (subvention).



## COÛT ESTIMATIF (HT)

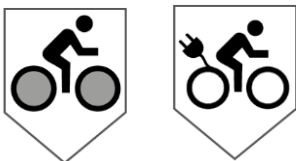
- Ordre de grandeurs des coûts mensuels, par véhicule, d'un service d'autopartage : 860€

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



Source Cerema "L'AUTOPARTAGE EN ZONE PEU DENSE"





# ACTION 2.7 - PROPOSER UN SERVICE DE LOCATION DE VÉLO EN MOYENNE ET LONGUE DURÉE

LONG  
TERME

## CONTEXTE

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

## OBJECTIFS DE L'ACTION

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

## PUBLIC CIBLE



Habitants



Touristes



Travailleurs

**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. IDENTIFIER LES PARTENAIRES POTENTIELS
2. PRÉCISER LES OBJECTIFS DU SERVICE
  - 3 Objectifs structurants le service (issu 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 : équipé (panier, garde-boue, lumière) et qualitatif (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

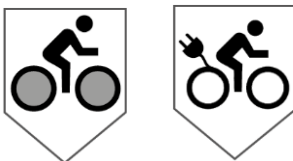
- Identifier les acteurs proposant ce service afin de ne pas être concurrentiel mais complémentaire
- Calibrer la durée de location afin de favoriser la rotation du matériel



## 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



## ACTION 2.7 - PROPOSER UN SERVICE DE LOCATION DE VÉLO EN MOYENNE ET LONGUE DURÉE

LONG  
TERME

### MOYENS HUMAINS NECESSAIRES

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

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

### ELEMENTS A INTEGRER AU SERVICE

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



### PILOTES ET PARTENAIRES

Acteurs	Gouvernance	Commentaires
CCBHV	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).



### COÛT ESTIMATIF (HT)

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

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



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

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



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



### ACTIONS COMPLÉMENTAIRES

- **Fiche n°3.1 :** Soutenir et développer un partenariat avec les hébergeurs/office du tourisme pour développer la mobilité des derniers kilomètres (location de vélo VTT/VAE, navette)
- **Fiche n°3.2 :** Aménager un itinéraire cyclable entre Le Thillot et Cornimont

### ACTIONS A LONG TERME

- **Fiche n°3.3 :** Créer une offre de tourisme d'itinérance sur le territoire
- **Fiche n°3.4 :** Projet et programme d'actions de l'Opération Grand Site de France (OGS) du massif du Ballon d'Alsace



## ACTION 3.1 - SOUTENIR ET DÉVELOPPER UN PARTENARIAT AVEC LES HÉBERGEURS/OFFICE DU TOURISME POUR DÉVELOPPER LA MOBILITÉ DES DERNIERS KILOMÈTRES

COMPLEMENTAIRE

### CONTEXTE

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

### OBJECTIFS DE L'ACTION

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

### PUBLIC CIBLE



Habitants



Touristes

**Plan climat :** Action en faveur d'une diminution modérée des gaz à effets de serre : 3,27 kg de CO<sub>2</sub>e économisés tous les 100 km réalisés en bus électrique par rapport à du covoiturage thermique (taux d'occupation de 3 personnes).

### DESCRIPTION DES ACTIONS A MENER

- 1. IDENTIFIER ET CONSTRUIRE UN PARTENARIAT AVEC LES "GRANDS" HEBERGEURS**
  - Hôtel, Villages Vacances, Gîtes de Groupe
- 2. IDENTIFIER LES POINTS D'ENTREES / SORTIES**
  - Portes externes : Gares Ferroviaires de Remiremont, Felling et Belfort
  - Portes internes : Fresse-sur-Moselle, le Menil, Bussang, Ramonchamp et Saint-Maurice-sur-Moselle
- 3. DEFINIR L'ORGANISATION, POUR CHAQUE ETAPE DU SEJOUR, DE LA GESTION DES DERNIERS KILOMETRES**
  - **Gestion de l'arrivée des touristes :** solution de mobilité portée tout d'abord par l'EPCI (type navette au départ des gares externes) jusqu'au arrêts clés du territoire puis, relai de la solution retenue par les hébergeurs
  - **Au cours du séjour :** solution de mobilité portée par les hébergeurs (type vélo de location)
  - **Gestion du départ :** solution de mobilité portée d'abord les hébergeurs puis aux arrêts clés, relai de la solution de mobilité mise en place par l'EPCI
  -
- 4. EXPERIMENTER DES SOLUTIONS**
- 5. COMMUNIQUER**



### Point de vigilance

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



### 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 3.1 - SOUTENIR ET DÉVELOPPER UN PARTENARIAT AVEC LES HÉBERGEURS/OFFICE DU TOURISME POUR DÉVELOPPER LA MOBILITÉ DES DERNIERS KILOMÈTRES

COMPLEMENTAIRE

## BENCHMARK



Source : Altibus,com



Source : Site internet Belle-Ile.com



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

- Fréquentation touristique des itinéraires (annuelle)
- Nombre de réservation (mensuelle)
- Enquête satisfaction auprès des usagers / habitants (annuelle)



## PILOTES ET PARTENAIRES



Acteurs	Gouvernance	Commentaires
CCBHV	Co-Porteur du projet	Appui de solutions techniques et financières
Office du tourisme / commune	Co-Porteur du projet	Appui de solutions techniques et financières
Région	Partenaire technique et financier	
PETR	Maitre d'ouvrage	
Hébergement	Partenaire technique	

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



## COÛT ESTIMATIF

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



## ACTION 3.2 - AMÉNAGER UN ITINÉRAIRE CYCLABLE ENTRE LE THILLOT ET CORNIMONT

COMPLEMENTAIRE

### CONTEXTE

- Absence de liaison cyclable entre la commune de Le Ménil et la voie verte des Hautes Vosges (côté Moselle et Moselotte)
- Trafic journalier < 4000 véhicules/jour donc propice à l'insertion des cycles sur chaussée

### OBJECTIFS DE L'ACTION

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

### PUBLIC CIBLE



Habitants

Touristes



**Plan climat :** Action en faveur d'une diminution 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. RÉALISER UN DIAGNOSTIC

- Recueillir les niveaux de trafic journalier, les vitesses pratiquées (V85)
- Identifier les différents itinéraires : RD486, Route des Fenesses, chemin agricole (Commune de Le Ménil) et Chemin de Bonnegoutte, Travexin, Chemin des Gouttes de l'Air et Chemin du Briseu (Commune de Cornimont).
- Identifier et hiérarchiser les points durs (classer par niveau de difficulté)

#### 2. 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 inférieurs à 1 000 véh/j et V85 inférieur à 50 km/h :** Réglementation en vélorue ou voie verte

#### 3. EXPÉRIMENTER DES AMÉNAGEMENTS TRANSITOIRES

#### 4. RÉALISER UN PLAN DE JALONNEMENT



### Point de vigilance

- Coordonner l'étude, la réalisation des travaux avec la liaison Le Ménil à la Le Thillot



### 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

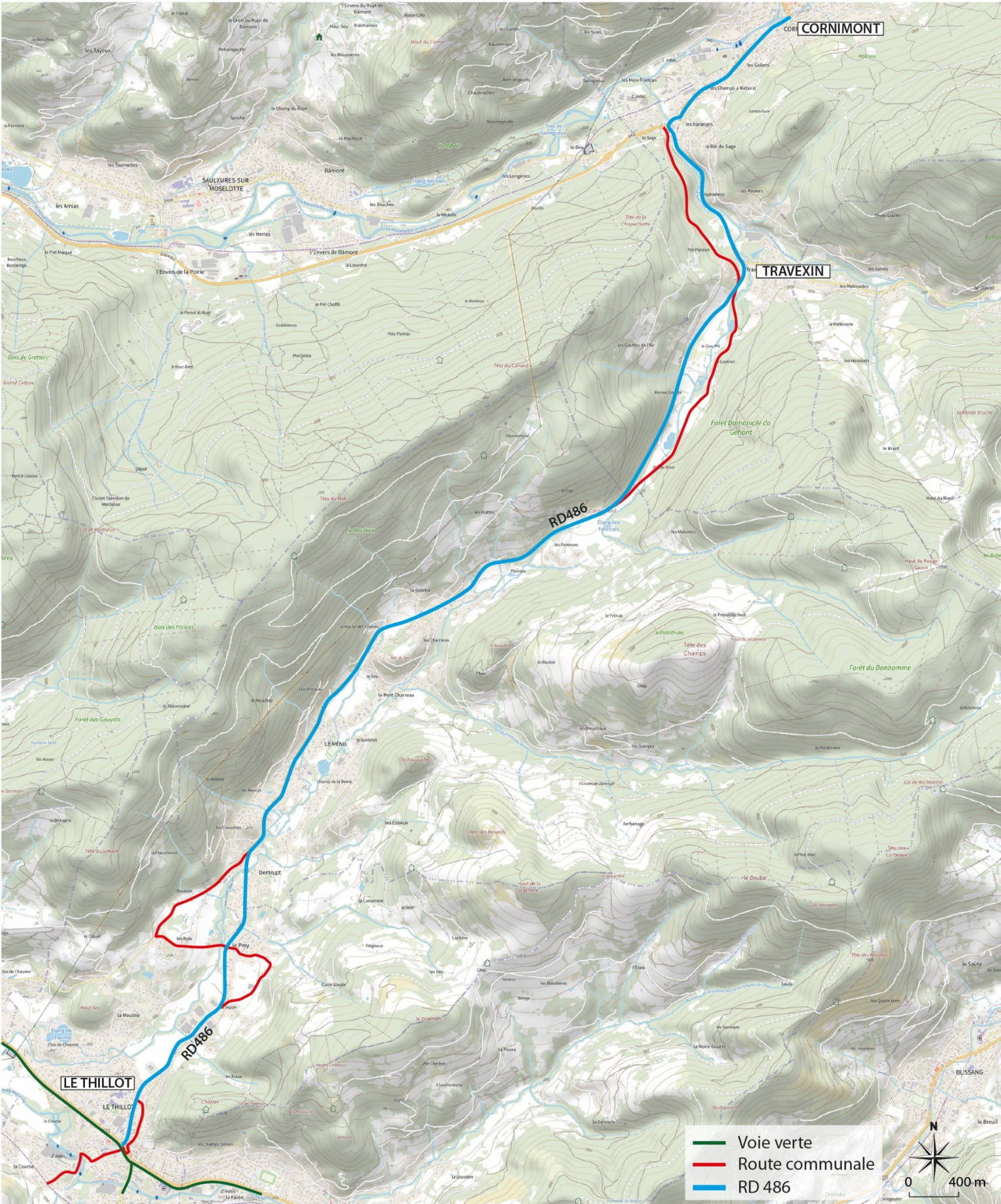




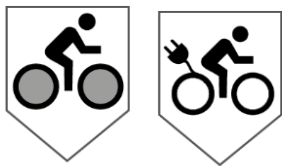
# ACTION 3.2 - AMÉNAGER UN ITINÉRAIRE CYCLABLE ENTRE LE THILLOT ET CORNIMONT

COMPLEMENTAIRE

## PROPOSITION DE DEUX ITINERAIRES ENTRE LA COMMUNE DE LE THILLOT ET CORNIMONT





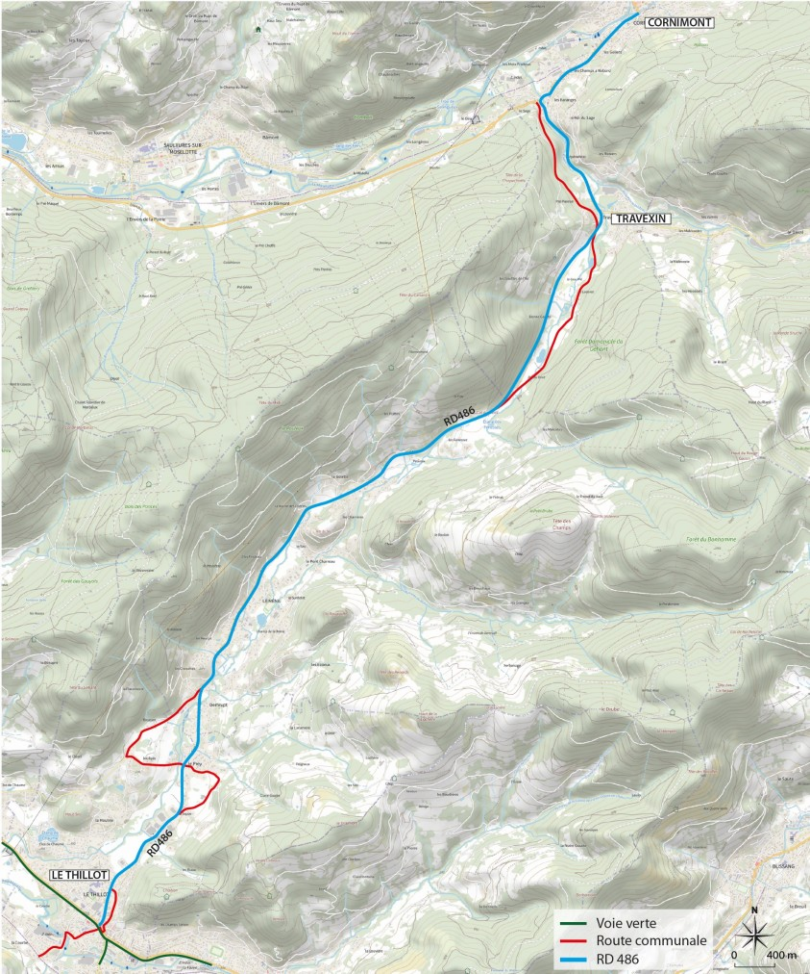


# ACTION 3.2 - AMÉNAGER UN ITINÉRAIRE CYCLABLE ENTRE LE THILLOT ET CORNIMONT

COMPLEMENTAIRE

## 2 NIVEAUX D'AMENAGEMENTS

RESEAU ROUTIER COMMUNAL	RESEAU ROUTIER DEPARTEMENTAL
Maitrisé	Ambitieux
<ul style="list-style-type: none"><li>Pictogramme cycle + chevron sur réseau communal + Refonte du plan de circulation en réglementant en voie verte</li><li>Voie verte (nouvelle structure) le long de la RD486</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>Voie verte (nouvelle structure) le long de la RD486</li></ul>



PROPOSITION DE DEUX ITINERAIRES ENTRE LA COMMUNE DE LE THILLOT ET CORNIMONT



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

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



## PILOTES ET PARTENAIRES



Acteurs	Gouvernance	Commentaires
EPCI	Maitrise d'ouvrage	CCBHV et CCHV
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 %.
Région	Partenaire financier	Subvention possible : entre 20% et 60% du projet selon l'orientation de l'aménagement (tourisme ou quotidien)
Département	Partenaire technique	
Etat (DDT, CAMV)	Partenaire technique	Aide ingénierie

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



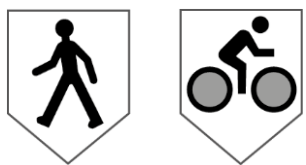
## COÛT ESTIMATIF (HT)

### Niveau Maitrisé

- Longueur : 6,8 km
- Principe d'aménagement : matérialisation des trajectoires cycles + réglementation en voie verte du réseau communal + voie verte le long de la RD486
- Coût : environ 780 K€ (hors reprise du revêtement)

### Niveau Ambitieux

- Longueur : 6,7 km
- Principe d'aménagement : création d'une voie verte le long de la RD486
- Coût : 1,6 M€



# ACTION 3.3 - CRÉER UNE OFFRE DE TOURISME D'ITINÉRANCE SUR LE TERRITOIRE

LONG  
TERME

## CONTEXTE

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

## OBJECTIFS DE L'ACTION

- Développer un modèle touristique moins dépendant de l'automobile
- Augmenter la part modale du vélo et des cars FLUO

## PUBLIC CIBLE



Habitants



Touristes



Scolaires

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

## DESCRIPTION DES ACTIONS A MENER

1. IDENTIFIER LES CIBLES POTENTIELLES
  - Tourisme familiale
  - Tourisme scolaire
  - Tourisme d'itinérance
2. IDENTIFIER DES ITINERAIRES/BOUCLES
3. REALISER UN DIAGNOSTIC DES ITINERAIRES ET DES HEBERGEMENTS
  - Analyser la potentialité des différents itinéraires
  - Evaluer l'offre touristique
  - Identifier les points durs, les freins et les leviers
4. DEFINIR UNE STRATEGIE D'ACTIONS
  - Choisir les itinéraires/boucles à intégrer à l'offre touristique ?
  - Structurer l'offre d'itinérance
  - Organiser, valoriser et accompagner l'offre d'hébergement et l'accès aux sites touristiques
5. COMMUNIQUER SUR LE SERVICE / L'OFFRE TOURISTIQUE
6. GOUVERNANCE

Reportage – Séries d'été 2024

### Ces collégiens de banlieue ont arpenté la Normandie à vélo



Une vingtaine d'élèves de 4<sup>e</sup> au collège Jean-Jaurès de Pantin, situé dans le quartier populaire des Courtilières, ont voyagé à vélo de Cherbourg au Mont-Saint-Michel, en Normandie. Une bouffée d'air iodé loin du béton francilien.

Source : site Reporterre – Article du 24 juillet 2024



## Points de vigilance

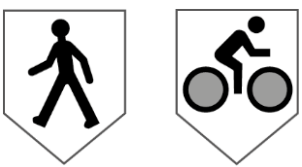
- Travailler en partenariat avec les offices de tourisme et les hébergeurs
- Démarche à inscrire au-delà du territoire de la CCBHV (vision à l'échelle du bassin de vie)



## PLANNING

ACTION A MENER LORSQUE L'OFFRE MOBILITE ACTIVE SERA DEVELOPPEE ET STRUCTUREE.





ACTION 3.3 - CRÉER UNE OFFRE DE TOURISME D'ITINÉRANCE SUR LE TERRITOIRE

LONG  
TERME

BENCHMARK



A la découverte du Pays basque en VTT électrique

France - Espagne • 6 jours • 4,5

Prochain départ : le 01/06/2025

Niveau : ● ● ● ● ●

Vélo Pays Basque et Sud-Ouest

dès 920 €

En groupe

Tout au long de ce séjour en VTT à assistance électrique, partez à la découverte d'un milieu naturel exceptionnel entre forêts, littoral et montagnes, de produits du terroir variés ainsi que d'un riche patrimoine culturel.

Source : site Terres d'aventure

Vacances à vélo La Route Verte Schaffhouse - Genève

★★★★★ (25)

difficile

Vélo de randonnée & E-Bike

8 Jours / 7 Nuits

Voyage individuel

- Aperçu
- Itinéraire
- Prix/Dates
- Prestations/Infos
- Vélos de location
- Avis

Source : site Eurotrek – itinéraire suisse



INDICATEURS DE SUIVI (fréquence des données à récupérer)

- Fréquentation touristique des itinéraires (annuelle)
- Nombre de réservation (mensuelle)
- Enquête satisfaction auprès des usagers / habitants (annuelle)



PILOTES ET PARTENAIRES



Acteurs	Rôles
CCBHV	Co-Porteur du projet Partenaire technique et financier
Office du tourisme / commune	Co-Porteur du projet Partenaire technique et financier
PETR	Maitre d'ouvrage
Région	Partenaire technique et financier
Hébergement, magasin et association d'usagers vélo	Partenaire technique

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



COÛT ESTIMATIF

Aménagement	Coût au ratio/unité
Signalisation	500€/unité
Site internet (assurer le fonctionnement)	Agent dédié ou externe (jusqu'à 3 K€)
Brochure touristique	Coût interne aux fonctionnements de l'office du tourisme
Campagne de communication (promotion)	Entre 20 K€ - 50 K€ (moyenne)



# ACTION 3.4 - PROJET ET PROGRAMME D' ACTIONS DE L'OPÉRATION GRAND SITE DE FRANCE (OGS) DU MASSIF DU BALLON D'ALSACE

LONG  
TERME

## CONTEXTE

- Fin 1970, Ballon d'Alsace inscrit en tant que Grand Site National
- Projet Grand site comprends 2 sites classés Rouge Gazon et Nefus-Bois ainsi que Ballon d'Alsace et 1 site inscrit (Hameau de Château-Lambert)

## OBJECTIFS DE L'ACTION

- Développer un modèle touristique moins dépendant de l'automobile
- Renforcer le caractère naturel des sites notamment en limitant la surfréquentation et les impacts sur le paysage, biotope, etc

## PUBLIC CIBLE



Habitants

Touristes



Scolaires



## Points de vigilance

- Fédérer et impliquer les acteurs locaux dans le développement et le portage des solutions de mobilité
- Démarche à inscrire au-delà du territoire de la CCBHV (vision à l'échelle du périmètre Grand Site)



## PLANNING

ACTION A MENER CONJOINTEMENT AVEC  
LES ACTIONS DU PROGRAMME GRAND SITE

## DESCRIPTION DES ACTIONS A MENER

### 1. DEFINIR UNE STRATEGIE D'ACTIONS AUTOUR

- Du vélo :
  - Cyclotouristique pour le Ballon d'Alsace (38 700 cyclistes sur l'année 2018)
  - VTT pour Rouge Gazon ('1% de pratique actuel)
- De la marche : au regard du maillage de circuit randonnée
- Du car : sur la base de la desserte par car du côté de Belfort, (une offre à élargir sur les autres Comcom ?)
- Du covoiturage : au regard de l'offre de parking existante

### 2. DECLINER LA STRATEGIE MOBILITE AU SEIN DES ACTIONS IDENTIFIEES DU PROGRAMME D'ACTIONS PROPOSE EN 2021

- Fiche action n°1.2 : Découvrir la forêt autrement
- Fiche action n°2.1 : Rencontres au sommet
- Fiche action n°2.4 : Schéma d'interprétation
- Fiche action n°3.1 : Schéma des fréquentations
- Fiche action n°3.2 : Projet Route tranquille
- Fiche action n°3.3 : De nouvelles offres écotouristiques
- Fiche action n°3.2 : Observatoire de l'économie touristique

### 3. GOUVERNANCE



Source : rapport IGEDD n°014444-01 – Septembre 2022

**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.

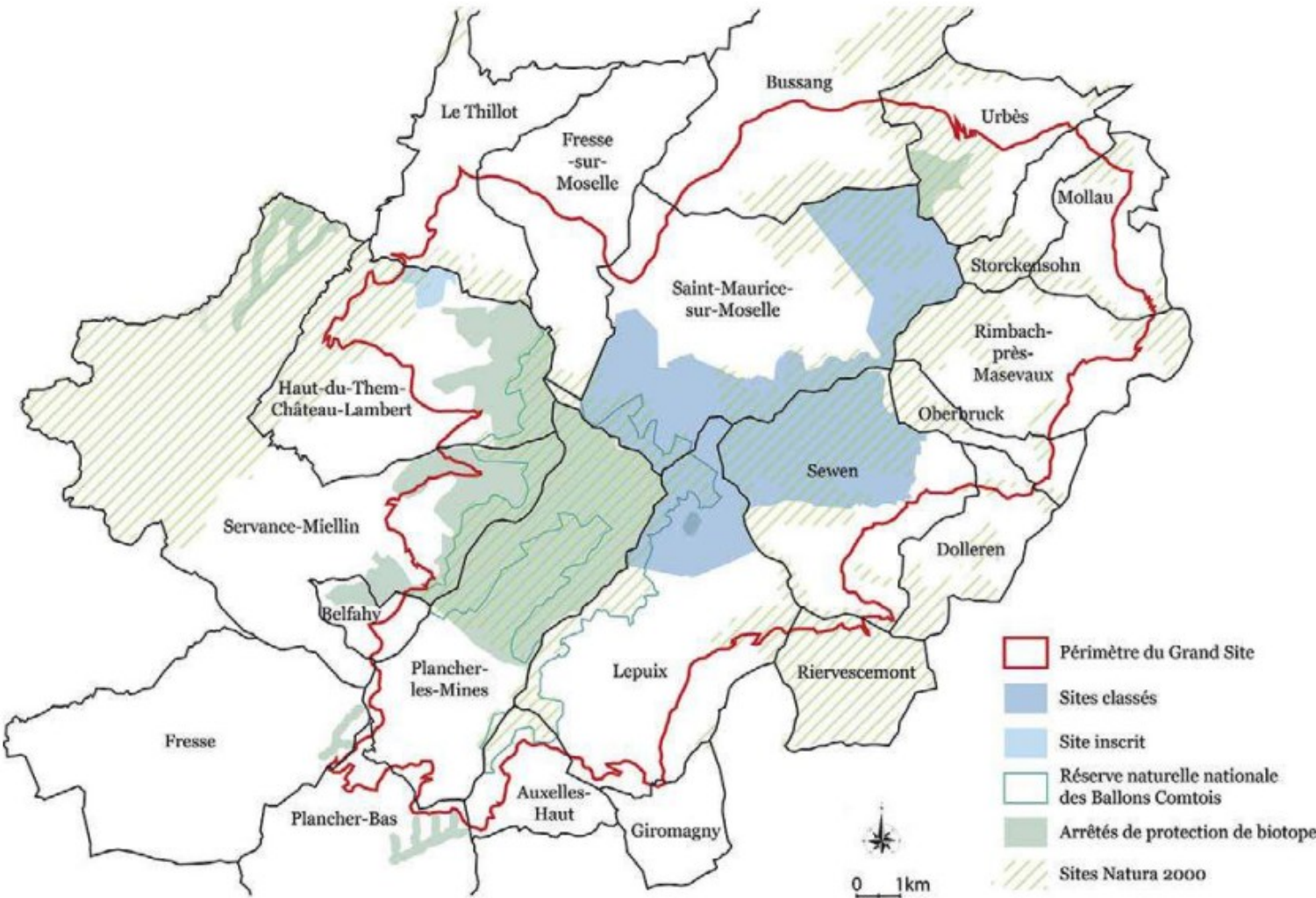




# ACTION 3.4 - PROJET ET PROGRAMME D' ACTIONS DE L'OPÉRATION GRAND SITE DE FRANCE (OGS) DU MASSIF DU BALLON D'ALSACE

LONG  
TERME

## PERIMETRE DU GRAND SITE



Source : Tome 1 – mai 2021 du Massif du Ballon d’Alsace  
« Opération Grand Site »



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

- Fréquentation touristique (annuelle)
- Evaluation de la part modale par site (mensuelle)



## PILOTES ET PARTENAIRES



Acteurs	Rôles
CAMV	Maitre d'ouvrage, Partenaire technique et financier
CCBHV	Partenaire technique et financier
Office du tourisme / commune	Partenaire technique
PETR	Partenaire technique et financier
Office du tourisme / commune	Partenaire technique et financier

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



## COÛT ESTIMATIF

### BUDGET OGS (2021-2026)

2021	2022	2023	2024	2025	2026
117 K€	334 K€	290 K€	276 K€	222 K€	235 K€

## ACTIONS SOCLES

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

## ACTIONS A LONG TERME

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





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

**SOCLE**

### CONTEXTE

Commentaires des habitants lors des phases de consultation :

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

### OBJECTIFS DE L'ACTION

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

### DESCRIPTION DES ACTIONS A MENER

#### 1. REALISER UN DIAGNOSTIC

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

#### 2. DÉFINIR DES OBJECTIFS

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

#### 3. CHOISIR LES CANAUX DE COMMUNICATION

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

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

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

### PUBLIC CIBLE



Habitants



Touristes



### Points de vigilance

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



### PLANNING

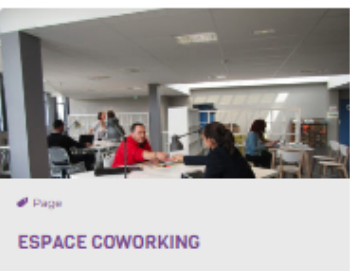
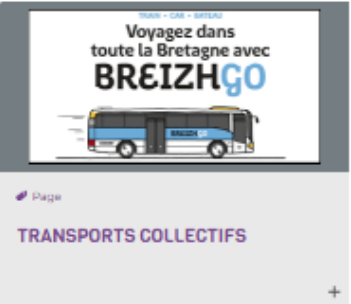
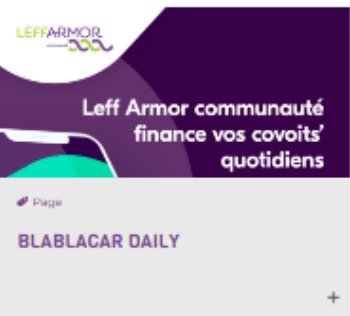
- **2-3 mois en amont pour préparer la communication** sur la nouvelle offre mobilité ou l'émergence d'un service



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

SOCLE

## BENCHMARK



### VENIR ET STATIONNER À SÉZANNE



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

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

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

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



## PILOTES ET PARTENAIRES



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

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



## COÛT ESTIMATIF

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

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





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

LONG  
TERME

## CONTEXTE

Commentaires des habitants lors des phases de consultation :

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

## OBJECTIFS DE L'ACTION

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

## PUBLIC CIBLE



Habitants



Touristes

## DESCRIPTION DES ACTIONS A MENER

### 1. RECOLTER LES INFORMATIONS

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

### 2. DÉFINIR L'OBJECTIF DU GUIDE

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

### 3. STRUCTURER L'INFORMATION

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

### 4. MOYEN DE DIFFUSION

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



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



### Points de vigilance

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



## PLANNING

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



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

LONG  
TERME

## BENCHMARK

### Sommaire

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

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

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

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

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

1.3 - Transport à la demande..... p.5

2- La voiture partagée..... p.7

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

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

3- Les déplacements actifs..... p.11

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

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

3.1.2 - Faire du vélo..... p.11

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

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

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

3.2 - Pédibus et vélobus..... p.13

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

II - Adopter l'éco-conduite..... p.14

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

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

2- Plan de mobilité..... p.15

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

4- Le télétravail..... p.16

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

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

1- Témoignage..... p.18

2- Résultats..... p.19

### Nos partenaires dans le département du Rhône



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

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



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

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

## SE DÉPLACER

SOMMAIRE

--- En transport en commun - page 4

--- À la demande ----- page 7

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

--- À pied, à vélo... --- page 10

--- Solidaire ----- page 11

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

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

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

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

### L'outil pratique

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

Rendez-vous sur :

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

Ou téléchargez l'appli MobiBreizh :

DISPONIBLE SUR  
Google Play

Télécharger dans  
l'App Store

3

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



## PILOTES ET PARTENAIRES



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

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



## COÛT ESTIMATIF

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



## III.6 : SYNTHESE

ORIENTATION	ID	INTITULE DE L'ACTION	DOMAINE	NIVEAU DE PRIORISATION DE L'ACTION	ESTIMATION FINANCIERE	PORTEURS DE PROJET
<b>ORIENTATION N°1 : RATIONALISER LA PRATIQUE DE L'AUTOSOLISME ET FAVORISER UN REPORT MODAL ALTERNATIF</b>	1.1	Renforcer l'interconnexion de différents modes de mobilité aux "arrets FLUO clés"	TRANSPORT EN COMMUN	SOCLE	de 30 K€ à 200 K€	Région, CCBHV
	1.2	Créer une ligne rapide "Car" sur la RN66 entre grands pôles tel que Belfort, Remiremont, Thann... (exemple des lignes express Alsacienne)	TRANSPORT EN COMMUN	SOCLE		Etat, Région, CCBHV
	1.3	Renforcer la fréquence des lignes de transports FLUO	TRANSPORT EN COMMUN	SOCLE		Région, CCBHV
	1.4	Créer un service de navettes à partir des pôles de mobilité vers les écarts pour répondre à la problématique des derniers kilomètres	TRANSPORT EN COMMUN	SOCLE	de 180 K€ à 380 K€	Région, CCBHV
	1.5	Aménager des aires de covoiturage sur les axes routiers structurants	COVOITURAGE	SOCLE	de 200 K€ à 300 K€	CCBHV
	1.6	Aménager un itinéraire piéton/cycle reliant le Thillot et Le Ménil desservant l'intermarché	MOBILITE ACTIVES	SOCLE	de 80 K€ à 1,2 M€	CCBHV, Communes, PETR
	1.7	Aménager des liaisons modes actifs depuis les centres-bourg vers la voie verte des Hautes Vosges	CYCLE	SOCLE		CCBHV, Communes
	1.8	Rendre visibles et accessibles les arrêts de cars FLUO	TRANSPORT EN COMMUN	COMPLEMENTAIRE		Région
	1.9	Equiper les bus "Fluo" de rack à vélo (VTT, VAE)	CYCLE	COMPLEMENTAIRE		Région
<b>ORIENTATION N°2 : DÉVELOPPER UN TERRITOIRE DE SERVICES DE MOBILITE</b>	2.1	Faciliter la mobilité des publics fragiles	MANAGEMENT DE LA MOBILITE	SOCLE		Région, Département, CCBHV
	2.2	Soutenir et développer le transport d'utilité sociale	TRANSPORT EN COMMUN	SOCLE		Région, Département, CCBHV
	2.3	Définir et développer des services autour du vélo (atelier de réparation, magasin de vente, animation, etc)	CYCLE	COMPLEMENTAIRE		CCBHV
	2.4	Développer la pratique de la mobilité partagée (covoiturage et autostop)	AUTOSTOP / COVOITURAGE	COMPLEMENTAIRE		CCBHV
	2.5	Déployer des bornes de recharges électriques pour voitures et cycles	ELECTROMOBILITE	COMPLEMENTAIRE		CCBHV, SDEV, ENEDIS
	2.6	Proposer un service de prêt de véhicules électriques (voiturettes, scooters) à but d'insertion	MANAGEMENT DE LA MOBILITE	COMPLEMENTAIRE		CCBHV
	2.7	Proposer un service de location de vélo en moyenne et longue durée	CYCLE	LONG TERME		CCBHV
<b>ORIENTATION N°3 : DEVELOPPER UNE MOBILITE TOURISTIQUE PLUS VERTUEUSE</b>	3.1	Soutenir et développer un partenariat avec les hébergeurs/office du tourisme pour développer la mobilité des derniers kilomètres (location de vélo VTT/VAE, navette)	MULTIMODALITE	COMPLEMENTAIRE		CCBHV, Office du tourisme, Hébergeurs, Entreprises
	3.2	Aménager un itinéraire cyclable entre Le Thillot et Cornimont	CYCLE	COMPLEMENTAIRE		CCBHV, CCHV, PETR, Communes
	3.3	Créer une offre de tourisme d'itinérance sur le territoire	MULTIMODALITE	LONG TERME		CCBHV, PETR, Office du tourisme
	3.4	Projet et programme d'actions de l'opération Grand Site de France (OGS) du massif du Ballon d'Alsace	MULTIMODALITE	LONG TERME		CCBHV, CAMV
<b>COMMUNICATION</b>	4.1	Développer un plan de communication autour des servcies de mobilité	COMMUNICATION	SOCLE	80 K€	CCBHV
	4.2	Réaliser un "Guide des mobilités" à l'échelle du PETR	COMMUNICATION	LONG TERME		



# PARTIE IV – ANNEXE 1 : DEFINITION DES INDICATEURS



## IV.1 - Listes des indicateurs généraux



### MULTIMODALE

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



### SECURITE ROUTIERE

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

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



### TRANSPORT EN COMMUN

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



### COVOITURAGE

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



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



### CYCLES

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



### PIETONS

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



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

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



## PRÉAMBULE

Le Conseil communautaire de la Communauté de Communes du Ballon des Hautes Vosges a délibéré, en date du 16 juin 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 SOLLICITÉS ET REÇUS

PERSONNE PUBLIQUE ASSOCIÉE	AVIS
Commune de Bussang	Favorable et prend acte du sursis à statuer posé par la CCBHV
Commune de Ferdrupt	Avis réputé favorable
Commune de Fresse-sur-Moselle	Approuve la décision du conseil communautaire
Commune de Le Ménil	Approuve la décision du conseil communautaire
Commune de Le Thillot	Avis réputé favorable
Commune de Ramonchamp	Refuse le plan d'action
Commune de Rupt-sur-Moselle	Approuve la décision du conseil communautaire
Commune de Saint-Maurice-sur-Moselle	Avis réputé favorable
Communauté de Communes des Ballons des Hautes Vosges	Favorable sous réserve d'un sursis à statuer selon l'obtention de sources de financement extérieur
Communauté de Communes Gérardmer Hautes Vosges	Avis réputé favorable
Communauté de Communes de la Porte des Vosges Méridionales	Avis réputé favorable
Communauté de Communes de la Vallée de Saint-Amarin	Avis réputé favorable
Communauté de Communes des Vosges du Sud	Avis réputé favorable
Communauté de Communes de Rahin et Chérimont	Avis réputé favorable
Communauté de Communes des 1000 étangs	Avis réputé favorable
Communauté de Communes de la Vallée de Saint-Amarin	Avis réputé favorable
Comité de Massif des Vosges	Avis favorable
Département des Vosges	Avis favorable
Région Grand Est	Avis favorable
PETR du Pays de Remiremont et de ses Vallées	Avis favorable

Au total, 20 PPA ont été consultées, 4 ont émis un avis favorable, 5 énoncent être favorable sous réserve, 1 refuse le plan d'action et 10 ont un avis réputé favorable par absence de réponse.



1 – REGION GRAND EST

2 - CONSEIL DEPARTEMENTAL DES VOSGES

3 - COMITE DE MASSIF DES VOSGES

4 – PETR DU PAYS DE REMIREMONT ET DE SES VALLEES

5 – AVIS GENERAL DES COMMUNES

AVIS GÉNÉRAL

Courrier du 27 octobre 2025

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

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

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

AVIS CIBLÉ

ORIENTATION	ID	ACTIONS	REMARQUES
ORIENTATION N°1  RATIONALISER LA PRATIQUE DE L'AUTOSOLISME ET FAVORISER UN REPORT MODAL ALTERNATIF	1.1	Renforcer l'interconnexion des différents modes de mobilité aux "arrêts FLUO clés"	Cette action participe au développement des modes de transports multimodaux (vélo, voiture en libre service, autopartage, covoiturage) sur les arrêts les plus structurants et centraux au niveau des communes. Cette action trouve tout son sens au regard de la ruralité du territoire. L'aménagement des points d'arrêts structurants permettra de développer les mobilités alternatives à destination des usagers. L'investissement de ces aménagements concernera l'Etat, la CCBHV et la Région Grand Est.
	1.2	Créer une ligne rapide "Car" sur la RN66 entre grands pôles tel que Belfort, Remiremont, Thann... (exemple des lignes express Alsacienne)	Cette création de ligne de car est à mettre en lien avec le déploiement d'un transport en commun au sein de la Communauté de communes de la Porte des Vosges Méridionales (porté par la CCPVM) permettant de développer une offre de service interdépartemental, plus rapide et avec moins d'arrêts. Une étude a été initiée par la Maison de Région d'Epinal auprès des transporteurs locaux en avril 2025 afin de connaître les possibilités de correspondances vers Wesserling. Point de vigilance : les coûts seraient portés par la Région Grand Est étant donné le caractère interdépartemental du service (Vosges-Alsace). Les contraintes budgétaires actuelles de la Région Grand Est ne permettent pas ce financement.
	1.3	Renforcer la fréquence des lignes de transports FLUO	Cette action est conditionnée par la réalisation de l'action 1.2. Cette action ne peut être réalisée qu'en augmentant la vitesse commerciale des lignes de cars FLUO concernées. Point de vigilance : le coût serait supporté par la Région Grand Est. Les contraintes budgétaires actuelles de la Région Grand Est ne permettent pas ce financement.
	1.8	Rendre visibles et accessibles les arrêts de cars FLUO	Un Schéma Directeur d'Accessibilité du réseau FLUO est en cours d'actualisation. Il appartient aux communes d'aménager les points d'arrêts afin de les rendre accessibles. La Région Grand Est ayant en charge la visibilité de ces derniers au moyen du poteau d'arrêt (affichage).
	1.9	Equiper les bus "Fluo" de rack à vélo (VTT, VAE)	Les racks existants qui équipent les cars actuels ne sont pas compatibles avec les VAE. Ce sera un point d'attention pour le prochain marché prévu en 2028.

Niveau de priorité

1 - Socle

2 - Secondaire

3 - Long terme

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

### AVIS GÉNÉRAL

*Mail du 07 octobre 2025*

Pour le plan d'actions, les remarques formulées par mes services au printemps ont bien été prises en compte mais il me semble important de mettre en avant les actions à portée intercommunale, comme le projet d'aménagement d'un itinéraire cyclable entre Le Thillot et Cornimont (action 3.2), qui concerne également la Communauté de Communes des Hautes Vosges. Ce projet nécessitera l'implication conjointe de vos deux collectivités. Sachez que mes services ont déjà étudié la faisabilité de la sécurisation du col du Ménil, passage incontournable de cet itinéraire, et peuvent vous accompagner pour affiner le projet et mettre à disposition le domaine routier départemental en vue de la réalisation d'une piste sécurisée.

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

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



# 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	1.6	Aménager un itinéraire piéton/cycle reliant le Thillot et Le Ménil desservant l'intermarché	Concernant les mobilités actives, et plus particulièrement l'action 1.6 visant à aménager un itinéraire piéton et cyclable entre Le Thillot et Le Ménil desservant l'Intermarché, une étude de faisabilité technique et financière sera nécessaire. Mes services peuvent vous apporter un appui technique sur les questions liées au domaine routier départemental, notamment sur la RD486. La création d'une piste cyclable en site propre semble difficile à envisager le long de cette voie, compte tenu de l'emprise disponible. Le trafic est inférieur à 4000 véhicules par jour hors période touristique, mais il serait pertinent d'intégrer les données de fréquentation en période estivale.
ORIENTATION N°2  DÉVELOPPER UN TERRITOIRE DE SERVICES DE MOBILITE	2.6	Proposer un service de prêt de véhicules électriques (voiturettes, scooters) à but d'insertion	S'agissant de la mobilité solidaire (actions 2.1, 2.2 et 2.6), je salue les propositions innovantes du plan, notamment le prêt de véhicules électriques et la forte dimension d'insertion. Je vous recommande de diversifier les sources de financement (mécénat, fonds européens, partenariats), d'accélérer la digitalisation via une plateforme unique, et de renforcer la communication auprès des bénéficiaires et des relais. Une phase pilote pourrait être systématiquement mise en œuvre, accompagnée d'un suivi socio-économique portant sur les impacts en matière d'emploi et d'insertion. Les indicateurs de suivi gagneraient à être quantifiés. L'association Mobilibre, implantée à Remiremont et Fresse-sur-Moselle, constitue une base intéressante pour développer le transport d'utilité sociale à l'échelle de votre territoire.
	2.7	Proposer un service de location de vélo en moyenne et longue durée	En matière de mobilité touristique, je vous invite à envisager des services de location de type «OneWay», permettant aux usagers de restituer leur vélo dans un autre point que celui du départ.
ORIENTATION N°3  DEVELOPPER UNE MOBILITE TOURISTIQUE PLUS VERTUEUSE	3.1	Soutenir et développer un partenariat avec les hébergeurs/office du tourisme pour développer la mobilité des derniers kilomètres (location de vélo VTT/VAE, navette)	En matière de mobilité touristique, je vous invite à envisager des services de location de type «OneWay», permettant aux usagers de restituer leur vélo dans un autre point que celui du départ.
	3.2	Aménager un itinéraire cyclable entre Le Thillot et Cornimont	
	3.3	Créer une offre de tourisme d'itinérance sur le territoire	
	3.4	Projet et programme d'actions de l'opération Grand Site de France (OGS) du massif du Ballon d'Alsace	
COMMUNICATION	4.1	Développer un plan de communication autour des services de mobilité	Enfin, le département souligne l'importance d'une meilleure communication auprès des usagers sur les services de mobilité existants. Les actions 4.1 (développement d'un plan de communication) et 4.2 (réalisation d'un guide des mobilités à l'échelle du PETR) me paraissent tout à fait pertinentes.
	4.2	Réaliser un "Guide des mobilités" à l'échelle du PETR	

Niveau de priorité

1 - Socle

2 - Secondaire

3 - Long terme



## AVIS GÉNÉRAL

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

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

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

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

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

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

## AVIS CIBLÉ

ORIENTATION	ID	ACTIONS	REMARQUES
ORIENTATION N°1  RATIONALISER LA PRATIQUE DE L'AUTOSOLISME ET FAVORISER UN REPORT MODAL ALTERNATIF	1.1	Renforcer l'interconnexion des différents modes de mobilité aux "arrêts FLUO clés"	Il est remarqué que la desserte TGV en gare de Remiremont est peu valorisée et peu exploitée dans une optique d’intermodalité avec l’offre routière Fluo Grand Est pour irriguer tout le territoire des Vosges du Sud. Il s’agit pourtant d’un élément essentiel pour l’accessibilité du massif sans voiture. Par exemple, il serait utile de développer une carte intermodale des différents transports (train, bus, navettes, télésièges) à but d’information des usagers. D’autre part, des offres combinées SNCF-TER-depuis Luxembourg et Paris puis lignes express vers les stations et hébergements pourraient être développées pour répondre aux fortes fréquentations hivernales.

Niveau de priorité

1 - Socle

2 - Secondaire

3 - Long terme



AVIS GÉNÉRAL

Courrier du 4 novembre 2025

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

A savoir :

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

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

AVIS CIBLÉ

ORIENTATION	ID	ACTIONS	REMARQUES
ORIENTATION N°2  DÉVELOPPER UN TERRITOIRE DE SERVICES DE MOBILITE	2.2	Soutenir et développer le transport solidaire associatif	<p>Trajet d’utilité sociale, voir remarques de M. Laurent ANTOINE (Directeur de l’ECSP de Cornimont, et membre du CDL), sur les problèmes « MOBILIBRE » qui sont :</p> <p>« En ce qui concerne l’ECSP, il est clair que Mobilibre :</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- répond précisément aux problématiques de mobilité fléchées dans le diagnostic de territoire</li><li>- s'adresse à tout public de + 16 ans</li><li>- répond au mieux aux demandes en termes d'horaire et de tarifs</li><li>- participe à la réflexion sur le système de mobilité dans le cadre du PMS (Plan de Mobilité Simplifié)</li><li>- les retours des personnes utilisatrices de Mobilibre sont très positifs.</li></ul> <p><b>Les difficultés financières de Mobilibre, qui ont entraîné l’arrêt des transports concernant le volet emploi sur la CCHV, mettent en péril l’existence même de l’association et des services qu’elle développe, alors qu’elle répond à des besoins et qu’elle est identifiée (et même reconnue) sur le territoire.</b></p> <p><b>En espérant que les concertations actuelles et à venir pourront permettre de trouver une solution aux problèmes rencontrés par Mobilibre. »</b></p>



## V.2.5 - Avis générale DES COMMUNES

### AVIS GÉNÉRAL – COMMUNE DE BUSSANG

*Délibération du 25 septembre 2025*

Le Conseil Municipal, après avoir délibéré, et à l'unanimité :

- **ENTÉRINE** le Plan de Mobilité Simplifié (PMS) de la CC-BHV tel qu'annexé à la présente délibération et rappelle les objectifs de donner une vision prospective pour les douze prochaines années en relevant les problématiques liées à la mobilité et des actions à mettre en œuvre pour y remédier.
- **PREND ACTE** que la CC-BHV a posé un sursis à statuer concernant les fiches actions qui définissent des besoins, des enveloppes d'investissement, sans toutefois pouvoir établir clairement les modes de financement. **L'engagement de la CC-BHV ne pourra se faire qu'à partir du moment où les moyens de financement hors CC-BHV seront confirmés.**

### AVIS GÉNÉRAL – COMMUNE DE FRESSE-SUR-MOSELLE

*Délibération du 4 septembre 2025*

Le conseil municipal approuve la décision du conseil communautaire de la CC-BHV à savoir :

- **ENTÉRINER** le Plan de Mobilité Simplifié (PMS) de la CC-BHV tel qu'annexé à la présente délibération et rappelle les objectifs de donner une vision prospective pour les douze prochaines années en relevant les problématiques liées à la mobilité et des actions à mettre en œuvre pour y remédier.
- **POSER** un sursis à statuer concernant les fiches actions qui définissent des besoins, des enveloppes d'investissement, sans toutefois pouvoir établir clairement les modes de financement. L'engagement de la CC-BHV ne pourra se faire qu'à partir du moment où les moyens de financement hors CC-BHV seront confirmés.

**Il est précisé également que dans le cas de modifications d'aménagement qui déborderaient sur des propriétés communales, aucune dépense ne pourra être prise en charge par la Commune.**

### AVIS GÉNÉRAL – COMMUNE DE LE MENIL

*Délibération du 23 septembre 2025*

Après délibération, et à l'unanimité le Conseil Municipal :

Approuve la décision de la CC-BHV

- **ENTÉRINE** le Plan de Mobilité Simplifié (PMS) de la CC-BHV tel qu'annexé à la présente délibération et rappelle les objectifs de donner une vision prospective pour les douze prochaines années en relevant les problématiques liées à la mobilité et des actions à mettre en œuvre pour y remédier.
- **DÉCIDE** de poser un sursis à statuer concernant les fiches actions qui définissent des besoins, des enveloppes d'investissement, sans toutefois pouvoir établir clairement les modes de financement. **L'engagement de la CC-BHV ne pourra se faire qu'à partir du moment où les moyens de financement hors CC-BHV seront confirmés.**

### AVIS GÉNÉRAL – COMMUNE DE RAMONCHAMP

*Délibération du 29 août 2025*

Après délibération, et à l'unanimité le Conseil Municipal :

- **ENTÉRINE** le Plan de Mobilité Simplifié (PMS) de la CC-BHV tel que présenté
- **REFUSE** d'approuver les fiches actions qui définissent les besoins, les enveloppes d'investissements et les subventions telles qu'elles sont présentées.

### AVIS GÉNÉRAL – COMMUNE DE RUPT-SUR-MOSELLE

*Délibération du 29 septembre 2025*

Après délibération, à la majorité, moins deux abstentions, le Conseil Municipal :

- **ENTÉRINE** le Plan de Mobilité Simplifié (PMS) de la CC-BHV tel que présenté et rappelle les objectifs de donner une vision prospective pour les douze prochaines années en relevant les problématiques liées à la mobilité et des actions à mettre en œuvre pour y remédier.
- **DONNE** un avis favorable quant au sursis à statuer proposé par la CC-BHV concernant les fiches actions qui définissent des besoins, des enveloppes d'investissement, sans toutefois pouvoir établir clairement les modes de financement. **L'engagement de la CC-BHV ne pourra se faire qu'à partir du moment où les moyens de financement hors CC-BHV seront confirmés.**

Monsieur RINALDI se pose la question de savoir à quoi sert cette étude. Il soulève qu'il serait préférable de donner la priorité aux communes concernées afin de mettre des services en place. Avec l'organisation actuelle, il y a de fortes chances que l'étude ne soit pas suivie de travaux pertinents et intéressants pour les administrés et cela est dommage car l'étude a un coût non négligeable.

### VISION GÉNÉRALE

Dans le Plan de Mobilité Simplifié, j'ai tenté de voir si des actions étaient envisagées pour réduire le trafic poids lourd dans la vallée de la Haute Moselle.

Je n'ai rien trouvé.

Je considère qu'il s'agit là d'un enjeu d'importance car ce trafic est générateur de pollution sonore et atmosphérique, de danger pour les piétons et de perte de temps au niveau des feux tricolores du Thillot.

Cette situation me semble par ailleurs peu compatible avec la mise en place de moyens de déplacements alternatifs comme le vélo.

Je propose donc qu'il puisse y avoir une réflexion en profondeur sur les mesures à prendre afin de limiter ces passages de poids lourds dont l'immense majorité ne fait que transiter.

**1 – DELIBERATION DE LA COMMUNAUTE DE COMMUNE DU BALLON DES HAUTES VOSGES**

**2 - DELIBERATION DE LA COMMUNE DE BUSSANG**

**3 - DELIBERATION DE LA COMMUNE DE FRESSE-SUR-MOSELLE**

**4 – DELIBERATION DE LA COMMUNE DE LE MENIL**

**5 – DELIBERATION DE LA COMMUNE DE RAMONCHAMP**

**6 – DELIBERATION DE LA COMMUNE DE RUPT-SUR-MOSELLE**

**7 – DELIBERATION DU COMITE DE MASSIF DES VOSGES**

**8 – DELIBERATION DU CONSEIL DÉPARTEMENTAL DES VOSGES**

**9 – COURRIER DU CONSEIL REGIONAL – REGION GRAND EST**

**10 – COURRIER DU PETR DU PAYS DE REMIREMONT ET DE SES VALLÉES**



Copie pour impression  
Réception au contrôle de légalité le 11/07/2025 à 17h40  
Référence de l'AR : 088-200033868-20250616-DEL\_14\_2025-DE  
Publié le 11/07/2025 ; Rendu exécutoire le 11/07/2025

## COMMUNAUTE DE COMMUNES DES BALLONS DES HAUTES VOSGES

Siège social : Mairie de Le Thillot  
1, place du Maréchal de Lattre de Tassigny  
88160 LE THILLOT



DEPARTEMENT  
DES VOSGES  
ARRONDISSEMENT  
D'EPINAL  
CANTON  
LE THILLOT

### EXTRAIT DU REGISTRE DES DÉLIBÉRATIONS

DU CONSEIL COMMUNAUTAIRE DE LA COMMUNAUTE DE COMMUNES DES BALLONS DES  
HAUTES VOSGES

#### SÉANCE DU 16 juin 2025

Date convocation :  
04/07/2025  
Nombre de membres dont le  
conseil communautaire doit  
être composé : 29  
Nombre de conseillers en  
exercice : 29  
Nombre de conseillers qui  
assistent à la séance : 29

L'an deux mille vingt-cinq, le 16 juin à 20 heures 30, le Conseil Communautaire, légalement convoqué, s'est réuni à la salle Saint Nicolas, 1, bis rue André DAVAL, 88.360 FERDRUPT, en séance publique sous la présidence de M Dominique PEDUZZI.

**Étaient présents Mesdames et Messieurs :** Bachir AÏD, Isabelle CANONACO, Jean-Marie CHIVOT, Etienne COLIN, André DEMANGE, Jean-Louis DEMANGE, Marie-Claude DUBOIS, Mathieu FERBACH, Rodrigue HUMBERTCLAUDE, Sylvie HERVE, Brigitte JEANPIERRE, Julien LAROYENNE, Marcel LAURENCY, Anita LUTRINGER, Christian LOUIS, Pascale MARIN, Gérard MOLARD, Nathalie MONTEMONT, Dominique PEDUZZI, Thierry RIGOLLET, Pascale SPINNHIRNY, Carine THAUVIN, Jean-Marc TISSERANT, Stéphane TRAMZAL, Bernard VASSILIEFF, Gisèle VIGNERON.

#### ABSENTS OU EXCUSES :

Virginie BERARD, excusée, pouvoir à Pascale MARIN  
Rodrigue HUMBERTCLAUDE, excusé, pouvoir à Carine THAUVIN  
Sébastien HEITZLER, absent,  
Danielle SCHMERBER, excusée, pouvoir à Thierry RIGOLLET  
Gérard MOLARD, excusé, pouvoir à J. Louis DEMANGE  
Jean Marc TISSERANT, excusé, pouvoir à Stéphane TRAMZAL  
Bernard VASSILIEFF, excusé, pouvoir à Etienne COLIN

**Secrétaire de séance :** Brigitte JEANPIERRE

**Secrétaire adjoint :** Danièle CHEVRIER

#### DOMAINE ET PATRIMOINE- (3.5)

✓ DEL.14/2025 – PLAN DE MOBILITE SIMPLIFIE (8.7)

La CC-BHV est Autorité Organisatrice de la Mobilité, prenant cette compétence en lieu et place de la Région selon les dispositions de la loi d'orientation des mobilités du 26 décembre 2019. Cette décision est devenue nécessaire pour structurer la politique de mobilité à l'échelle de son territoire.

L'élaboration du Plan de Mobilité Simplifié de la CC-BHV a pour objectif de donner une vision prospective à 12 ans des problématiques liées à la mobilité et des actions à mettre en œuvre pour y remédier.

Le PMS annexé est composé d'un rappel des enjeux de la mobilité en termes de politiques publiques et des besoins des habitants, d'un diagnostic du territoire, d'une stratégie territoriale et d'un plan d'action.

Concernant le plan d'action, il sera proposé de prononcer un sursis à statuer. Si les constats de terrains recourent les analyses et les besoins de financement, rien n'est indiqué sur les sources de financement. Actuellement la CC-BHV n'est pas en mesure d'assumer le financement d'un tel développement sur les douze prochaines années.

Il est demandé au Conseil Communautaire de se prononcer sur un sursis à statuer étant dit qu'il n'y a pas de financement actuellement, et sans lequel il ne peut y avoir de fiches arrêtées.

Le conseil communautaire, après avoir délibéré, et à l'unanimité ;

**ENTERINE** le Plan de Mobilité Simplifié (PMS) de la CC-BHV tel qu'annexé à la présente délibération et rappelle les objectifs de donner une vision prospective pour les douze prochaines années en relevant les problématiques liées à la mobilité et des actions à mettre en œuvre pour y remédier.

**DECIDE** de poser un sursis à statuer concernant les fiches actions qui définissent des besoins, des enveloppes d'investissement, sans toutefois pouvoir établir clairement les modes de financement. L'engagement de la CC-BHV ne pourra se faire qu'à partir du moment où les moyens de financement hors CC-BHV seront confirmés.

**AUTORISE** Monsieur le Président à signer tous documents y afférents à l'exécution de cette délibération.

**Le Président**

**Dominique PEDUZZI**

Dominique PEDUZZI  
2025.07.11 17:19:47 +0200  
Ref:9115389-13724102-1-D  
Signature numérique  
Président



DEPARTEMENT DES  
VOSGES

ARRONDISSEMENT  
D'ÉPINAL

CANTON DU  
THILLOT

Date de convocation : 18 septembre 2025

Nombre effectif et légal des membres  
du Conseil Municipal 15

Nombre de membres en exercice  
actuellement 15

Nombre de membres présents à la  
séance 12

Nombre de membres ayant signé la  
délibération 12

Extrait affiché le :  
26 septembre 2025

Expédié à la Préfecture le :  
26 septembre 2025

N° DU REGISTRE DES  
DELIBERATIONS :

092/2025

OBJET :

INSTITUTIONS ET VIE  
POLITIQUE

Intercommunalité

Avis du Conseil Municipal sur le  
Plan de Mobilité Simplifié de la  
Communauté de Communes des  
Ballons des Hautes-Vosges

Copie pour impression  
Réception au contrôle de légalité le 26/09/2025 à 10h24  
Référence de l'AR : 088-218800811-20250925-20250925\_092-DE  
Affiché le 26/09/2025 ; Certifié exécutoire le 26/09/2025

## EXTRAIT DU REGISTRE DES DELIBERATIONS DU CONSEIL MUNICIPAL DE LA COMMUNE DE BUSSANG

Séance du 25 septembre 2025

L'an deux mille vingt-cinq, le vingt-cinq septembre,

Le Conseil Municipal de la Commune de BUSSANG s'est réuni au lieu ordinaire de ses séances, sur la convocation et sous la présidence de Monsieur le Maire, en session ordinaire.

### Etaient présents :

M. Bachir AID, Maire ; MM. Pascale SPINNHIRNY, François ROYER, Sylvie LOHNER, Adjoints ; François PARMENTIER, Manuel FIGUEIREDO, Sonia FIGUEIREDO, Anita LUTRINGER, Louis CLAUDE, Jean-Marie DREYER, Mme Laurence COLIN, Francis MASSY, Conseillers Municipaux.

### Etaient absents ou excusés :

Mme Solange GUTKNECHT, conseillère municipale.  
M. Francis VALDENNAIRE, conseiller municipal, qui donne procuration à M. François PARMENTIER, conseiller municipal.  
Mme Marie-Thérèse VINEL, conseillère municipale, qui donne procuration à Mme Sylvie LOHNER, adjointe.

Lesquels membres présents forment la majorité de ceux actuellement en exercice suivant les prescriptions de l'article L.2121-17 du Code Général des Collectivités Territoriales.

Il a été conformément aux dispositions de l'article L.2121-15 du même Code, procédé à l'élection d'un Secrétaire pris dans le sein du Conseil ; Madame Sonia FIGUEIREDO, ayant obtenu la majorité des suffrages, a été désignée pour remplir ces fonctions.

Conformément à l'alinéa 2 du même article, Mademoiselle Marjorie BOZZOLO, Secrétaire de Mairie, a été choisie comme Secrétaire Adjointe.

La Communauté de communes des Ballons des Hautes Vosges (CCBHV) est Autorité Organisatrice de la Mobilité, prenant cette compétence en lieu et place de la Région selon les dispositions de la loi d'orientation des mobilités du 26 décembre 2019. Cette décision est devenue nécessaire pour structurer la politique de mobilité à l'échelle de son territoire.

L'élaboration du Plan de Mobilité Simplifié (PMS) de la CCBHV a pour objectif de donner une vision prospective à 12 ans des problématiques liées à la mobilité et des actions à mettre en œuvre pour y remédier.

Le PMS est composé d'un rappel des enjeux de la mobilité en termes de politiques publiques et des besoins des habitants, d'un diagnostic du territoire, d'une stratégie territoriale et d'un plan d'action.

Vu la délibération n°14/2025 en date du 16 juin 2025 de la CCBHV prononçant un sursis à statuer concernant les fiches actions qui définissent des besoins, des enveloppes d'investissement, sans toutefois pouvoir établir clairement les modes de financement.

Il est demandé au Conseil Municipal de se prononcer sur le Plan de mobilité simplifié.

### LE CONSEIL MUNICIPAL,

Après en avoir délibéré, et à l'unanimité,

Conformément à l'avis émis par la Commission « toutes confondues » lors de sa séance en date du 20 septembre 2025,

ENTERINE le Plan de Mobilité Simplifié (PMS) de la CC-BHV tel qu'annexé à la présente délibération et rappelle les objectifs de donner une vision prospective pour les douze prochaines années en relevant les problématiques liées à la mobilité et des actions à mettre en œuvre pour y remédier.

PREND ACTE que la CCBHV a posé un sursis à statuer concernant les fiches actions qui définissent des besoins, des enveloppes d'investissement, sans toutefois pouvoir établir clairement les modes de financement. L'engagement de la CCBHV ne pourra se faire qu'à partir du moment où les moyens de financement hors CCBHV seront confirmés.

AUTORISE Monsieur le Président à signer tous documents afférents à l'exécution de cette délibération.

### DELIBERATION RENDUE EXECUTOIRE

Transmise à la Préfecture le :  
26 septembre 2025

Publiée ou notifiée le :  
26 septembre 2025

DOCUMENT CERTIFIE  
CONFORME

Le Maire,  
Bachir AID

POUR EXTRAIT CONFORME AU REGISTRE DES DELIBERATIONS



Bachir AID  
2025.09.26 10:16:48 +0200  
Ref:9529368-14345562-1-D  
Signature numérique  
le Maire



Copie pour impression  
Réception au contrôle de légalité le 11/09/2025 à 08h16  
Référence de l'AR : 088-218801884-20250804-2025080409-DE  
Publié le 11/09/2025 ; Rendu exécutoire le 11/09/2025



**DELIBERATION**  
**CONSEIL MUNICIPAL**  
Commune de Fresse-sur-Moselle  
\*\*\*\*\*  
**SEANCE DU 4 SEPTEMBRE 2025**

Nombre de Membres		
Membres en exercice	Présents	Votants
19	15	15 + 4 pouvoirs

Date de convocation  
27 Août 2025

L'an deux mille vingt-cinq, le quatre 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 en Mairie de Fresse-sur-Moselle - Salle du Conseil Municipal - 2 Rue de la Mairie, sous la présidence de Monsieur Dominique PEDUZZI, Maire.

**Présents :** M. Dominique PEDUZZI, Maire - Mmes et M. Lucrèce KUNZE, Colette GROSJEAN, Yvon MOUGEL, Bernadette JACQUOT, Frédéric THOMAS Adjointes - Mmes Bernadette HY, Carine THAUVIN, Conseillères Municipales Déléguées - M. et Mme Ludovic PETITJEAN, Fabien ROUHIER, Isabelle PETITGENET, Chantal FRESSE, Christine SOUVAY, Frédéric VAXELAIRE, Patricia BLAISON.

**Absents excusés et représentés :** M. Albert LAPREVOTE à Mme Christine SOUVAY, M. Rodrigue HUMBERT-CLAUDE à Mme Carine THAUVIN, Mme Carmen SIMONIN à Mme Lucrèce KUNZE, M. Adrien JEUDY à Mme Chantal FRESSE.

Monsieur Ludovic PETITJEAN a été nommé secrétaire de séance.

Conseillers présents	Suffrages exprimés avec pouvoir	Pour	Contre	Abstention	Non participant
15	4	19	0	0	0

## Institutions et vie politique – Intercommunalité (5-7) – Autres (5-7-7) :

### N° 08/2025 – AVIS SUR LE PLAN DE MOBILITE SIMPLIFIE DE LA COMMUNAUTE DE COMMUNES DES BALLONS DES HAUTES VOSGES

- Considérant que la Communauté de Communes des Ballons des Hautes Vosges est Autorité Organisatrice de la Mobilité, prenant cette compétence en lieu et place de la Région selon des dispositions de la loi d'orientation des mobilités du 26 Décembre 2019. Cette décision est devenue nécessaire pour structurer la politique de mobilité à l'échelle de son territoire,
- Considérant que l'élaboration du Plan de Mobilité Simplifié de la Communauté de Communes des Ballons des Hautes Vosges a pour objectif de donner une vision prospective à 12 ans des problématiques liées à la mobilité et des actions à mettre en œuvre pour y remédier,
- Considérant que le Plan de Mobilité Simplifié est composé d'un rappel des enjeux de la mobilité en termes de politiques publiques et des besoins des habitants, d'un diagnostic du territoire, d'une stratégie territoriale et d'un plan d'action,
- Vu la délibération n° 14/2025 du conseil communautaire de la Communauté de Communes des Ballons des Hautes Vosges en date du 16 Juin 2025 entérinant le Plan de Mobilité Simplifié et posant un sursis à statuer concernant les fiches actions qui définissent des besoins, des enveloppes d'investissement, sans toutefois pouvoir établir clairement les modes de financement. L'engagement de la Communauté de Communes ne pourra se faire qu'à partir du moment où les moyens de financement hors Communauté de Communes seront confirmés,
- Vu la présentation de Monsieur le Maire,
- Vu les échanges,
- Considérant qu'aucune question complémentaire n'a été soulevée,

Le Conseil Municipal, après en avoir délibéré, à l'unanimité,

...

Copie pour impression  
Réception au contrôle de légalité le 11/09/2025 à 08h16  
Référence de l'AR : 088-218801884-20250804-2025080409-DE  
Publié le 11/09/2025 ; Rendu exécutoire le 11/09/2025

...

**APPROUVE** la décision de la Communauté de Communes des Ballons des Hautes Vosges, à savoir :

- entériner le Plan de Mobilité Simplifié de la Communauté de Communes tel qu'annexé à la présente délibération et rappeler les objectifs de donner une vision prospective pour les douze prochaines années en relevant les problématiques liées à la mobilité et des actions à mettre en œuvre pour y remédier.
- poser un sursis à statuer concernant les fiches actions qui définissent des besoins, des enveloppes d'investissement, sans toutefois pouvoir établir clairement les modes de financement. L'engagement de la Communauté de Communes ne pourra se faire qu'à partir du moment où les moyens de financement hors Communauté de Communes seront confirmés.

**PRECISE** que l'engagement de la Communauté de Communes dans la mise en place d'aménagement de service, s'il venait à créer des modifications du patrimoine communal ou des modifications d'organisation des services, les conséquences financières seront à intégrer par la Communauté de Communes dans la maquette financière sans recettes communales.

**AUTORISE** Monsieur le Maire à entreprendre toutes démarches et à signer tout document afférent à l'exécution de la présente délibération.

Le Secrétaire de Séance,  
Ludovic PETITJEAN

*(Signature)*

Fait et délibéré les jour, mois et an susdits.  
Pour extrait conforme  
Dominique PEDUZZI, Maire



Dominique PEDUZZI  
2025.08.11 08:00:55 +0200  
Ref:9417025-14173849-1-D  
Signature numérique  
le Maire

Dominique PEDUZZI





RÉPUBLIQUE FRANÇAISE  
Département des Vosges  
Canton de Le Thillot

**Nombre de Conseillers :**  
En Exercice : 13  
Présents : 12  
Votants : 12  
**Date de Convocation :**  
Mardi 16/09/2025  
**Date d'Affichage :**  
Mercredi 24/09/2025

L'an deux mil vingt-cinq, le mardi 23 septembre 2025 à 20 h 10, le Conseil Municipal de cette Commune, régulièrement convoqué, s'est réuni au nombre prescrit par la loi, à la salle de réunion du Conseil Municipal, 50 Grande Rue, sous la présidence de Monsieur Jean-François VIRY, Maire.

**Présents :** M. VIRY Jean-François - Maire, Mme GROSJEAN Martine - 1<sup>re</sup> Adjointe, Mmes et Mrs MONTEMONT Nathalie, MAI Elise, HOUSAYE Damien, LAROYENNE Julien, POIROT Gaëlle, GEORGE Audrey, PHILIPPE Christelle, PETITJEAN Huguette, PERRIN Yann, Conseillers Municipaux.

**Excusé(s) :** M. PILET Patrick, Adjoint ayant donné procuration à Mme GROSJEAN Martine.

**Absent(s) :** M. CANAL Cédric, Conseiller Municipal.

**Secrétaire de séance :** Mme MAI Elise.

**Secrétaire Adjoint de séance :** M. LAPLAZE Pierre.

Copie pour impression  
Réception au contrôle de légalité le 24/09/2025 à 10h54  
Référence de l'AR : 088-218803021-20250923-104\_2025-DE  
Publié le 24/09/2025 ; Rendu exécutoire le 24/09/2025

104/2025

## COMMUNE DE LE MENIL

### EXTRAIT du REGISTRE des DELIBERATIONS Du CONSEIL MUNICIPAL

Séance 48 du Mardi 23 Septembre 2025 à 20h00

#### INSTITUTION ET VIE POLITIQUE - Intercommunalité (5.7) :

#### DCM N° 104/2025 : Avis sur le Plan de Mobilité Simplifié - CC BHV

Monsieur le Maire rappelle à l'assemblée que la CC-BHV est Autorité Organisatrice de la Mobilité, prenant cette compétence en lieu et place de la Région selon les dispositions de la loi d'orientation des mobilités du 26 décembre 2019.

Cette décision est devenue nécessaire pour structurer la politique de mobilité à l'échelle de son territoire. L'élaboration du Plan de Mobilité Simplifié de la CC-BHV a pour objectif de donner une vision prospective à 12 ans de problématiques liées à la mobilité et des actions à mettre en œuvre pour y remédier.

Le PMS est composé d'un rappel des enjeux de la mobilité en termes de politiques publiques et des besoins des habitants, d'un diagnostic du territoire, d'une stratégie territoriale et d'un plan d'action.

Concernant le plan d'action, il sera proposé de prononcer un sursis à statuer.

Si les constats de terrains recoupent les analyses et les besoins de financement, rien n'est indiqué sur les sources de financement.

Actuellement la CC-BHV n'est pas en mesure d'assumer le financement d'un tel développement sur les douze prochaines années.

Lors de sa séance du 16 Juin 2025, il a été demandé au Conseil Communautaire de se prononcer sur un sursis à statuer étant dit qu'il n'y a pas de financement actuellement, et sans lequel il ne peut y avoir de fiches arrêtées.

Aussi, il est demandé aux communes de la CC-BHV de donner leur avis à ce sujet en prenant une délibération.

**CONSIDERANT** la délibération n°14/2025 du 16/06/2025 de la CC-BHV,

**CONSIDERANT** le Code Général des Collectivités Territoriales,

**CONSIDERANT** la loi n°2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités,

Copie pour impression  
Réception au contrôle de légalité le 24/09/2025 à 10h54  
Référence de l'AR : 088-218803021-20250923-104\_2025-DE  
Publié le 24/09/2025 ; Rendu exécutoire le 24/09/2025

**CONSIDERANT** l'article L1214-36-1 du Code des Transports définissant les modalités d'élaboration du Plan de Mobilité Simplifié ; Vu l'article L123-19-1 du Code de l'Environnement définissant les modalités de la participation,

#### Après délibération, et à l'unanimité le Conseil Municipal :

- **APPROUVE** la décision de la CCBHV,
- **ENTERINE** le Plan de Mobilité Simplifié (PMS) de la CC-BHV tel qu'annexé à la présente délibération et rappelle les objectifs de donner une vision prospective pour les douze prochaines années en relevant les problématiques liées à la mobilité et des actions à mettre en œuvre pour y remédier
- **DECIDE** de poser un sursis à statuer concernant les fiches actions qui définissent des besoins, des enveloppes d'investissement, sans toutefois pouvoir établir clairement les modes de financement. L'engagement de la CC-BHV ne pourra se faire qu'à partir du moment où les moyens de financement hors CC-BHV seront confirmés.
- **AUTORISE** Monsieur le Maire à signer tout document afférent à l'exécution de cette délibération.

Délibéré en séance, les an, mois et jour susdits.

Pour extrait certifié conforme.

A Le Menil, le Mardi 23 Septembre 2025

Le Maire,  
**M. VIRY Jean-François**

Le Secrétaire de Séance,  
**Mme MAI Elise**

Jean-François VIRY  
2025.09.24 10:33:13 +0200  
Ref:9511377-14317208-1-D  
Signature numérique  
le Maire

Jean-François VIRY



Copie pour impression  
Réception au contrôle de légalité le 01/09/2025 à 16h19  
Référence de l'AR : 088-218803690-20250829-152025-DE  
Publié le 01/09/2025 ; Affiché le 01/09/2025 ; Rendu exécutoire le 01/09/2025

République Française  
Département VOSGES  
Commune de Commune de RAMONCHAMP

## DELIBERATION DU CONSEIL MUNICIPAL

Séance du 29/08/2025

Nombre de membres		
Afférents	Présents	Qui ont pris part au vote
18	13	16

Vote	
A l'unanimité	
Pour : 16	
Contre : 0	
Abstention : 0	

Acte rendu exécutoire après dépôt  
en PREFECTURE D'EPINAL  
Le :  
Et  
Publication ou notification du :

L'an 2025, le Vendredi 29 Août 2025 à 20:30, le Conseil Municipal de la Commune de Commune de RAMONCHAMP s'est réuni à la Salle du Conseil Municipal, lieu ordinaire de ses séances, sous la présidence de Monsieur DEMANGE André, Maire, en session ordinaire. Les convocations individuelles, l'ordre du jour et les notes explicatives de synthèse ont été transmises par écrit aux conseillers municipaux le 18/08/2025. La convocation et l'ordre du jour ont été affichés à la porte de la Mairie le 18/08/2025.

**Présents :** M. DEMANGE André, Maire, Mmes : AMET Emmanuelle, BECK Karine, BERARD Virginie, CANAL Amandine, FOSSE Sophie, GEORGES Claudine, MARTIN Agnès, MM : DAVID Jean-Paul, LOUIS Christian, MARSOT Frédéric, NOEL Julien, REMY Michel, REMY Pascal

**Excusés :**  
Mme AMET Emmanuelle excusée, pouvoir à M Frédéric MARSOT  
Mme Pascale MARIN excusée, pouvoir à Mme Claudine GEORGES  
Mme Alexandra CANAL, excusée  
M Eric GENET excusé, pouvoir à M Christian LOUIS  
M Eddy FRECHIN

**A été nommée secrétaire :** M Julien NOEL  
Mme Karine COLNEL, secrétaire adjointe

2025/015 – DEL. N°15/2025 PLAN MOBILITE SIMPLIFIE - COMMUNAUTE DE COMMUNES DES BALLONS DES HAUTES VOSGES

La CC-BHV est Autorité Organisatrice de la Mobilité, prenant cette compétence en lieu et place de la Région selon les dispositions de la loi d'orientation des mobilités du 26 décembre 2019. Cette décision est devenue nécessaire pour structurer la politique de mobilité à l'échelle de son territoire.

L'élaboration du Plan de Mobilité Simplifié de la CC-BHV a pour objectif, de donner une vision prospective à 12 ans des problématiques liées à la mobilité et des actions à mettre en oeuvre pour y remédier.

Le Plan de Mobilité Simplifié rappelle les enjeux de la mobilité en termes de politiques publiques, des besoins des habitants, d'un diagnostic du territoire, d'une stratégie territoriale et d'un plan d'actions.

Le conseil communautaire de la CC-BHV a arrêté le projet de Plan de Mobilité Simplifié par délibération n°14-2025 en date du 16 juin 2025.

Selon l'article L.1214-36-1 du code des transports, la CC-BHV a sollicité l'avis des communes membres sur le projet de Plan de Mobilité Simplifié;

Après avoir entendu l'exposé de M le Maire;

Le Conseil Municipal, après en avoir délibéré et à l'unanimité des membres présents et/ou représentants;

ENTERINE le Plan de Mobilité Simplifié de la CC-BHV tel que présenté,

REFUSE d'approuver les fiches actions qui définissent les besoins, les enveloppes d'investissements et les subventions telles qu'elles sont présentées;

AUTORISE Monsieur le Maire à signer tout document afférent à l'exécution de cette délibération

Fait et délibéré les jours, mois et an susdits.  
Au registre suivent les signatures

Pour copie conforme :  
En mairie, le 01/09/2025  
Le Maire  
André DEMANGE

*(Signature manuscrite)*



Copie pour impression  
Réception au contrôle de légalité le 06/10/2025 à 10h52  
Référence de DAA : 088-218804066-20250929-2025068-DE

Séance du 29/09/2025  
Commune de Rupt Sur Moselle

CONSEIL MUNICIPAL  
LUNDI 29 SEPTEMBRE 2025  
20H00

Effectif légal en exercice	27
Présents à la séance	20
Absents	7
Votants	22

2025/071  
Séance du 29/09/2025  
Commune de Rupt Sur Moselle

Le Conseil Municipal de la Ville de RUPT SUR MOSELLE, régulièrement convoqué le 18 SEPTEMBRE 2025, s'est réuni, le LUNDI 29 SEPTEMBRE 2025 à 20 h 00, à la Mairie de Rupt sur Moselle, sous la présidence de Monsieur Stéphane TRAMZAL, Maire.

Christian TINCHANT a été nommé secrétaire de séance.

CIVILITE	PRENOM	NOM	FONCTION	Présent	Excusé	Pouvoir à	Absent
Monsieur	Stéphane	TRAMZAL	Maire	X			
Madame	Sylvie	HERVE	1ère Adjointe	X			
Monsieur	Jean Pierre	PERRIN	2ème Adjoint	X			
Madame	Gisèle	VIGNERON	3ème Adjointe	X			
Monsieur	Jean Marc	TISSERANT	4ème Adjoint	X			
Madame	Nadine	KONDRATOW	5ème Adjointe	X			
Monsieur	Jean Paul	DANY	6ème Adjoint	X			
Monsieur	Marcel	LAURENCY	Conseiller Municipal	X			
Madame	Gilberte	BOTTERO	Conseillère Municipale		X	Marcel LAURENCY	
Monsieur	Marial	ARNOULD	Conseiller Municipal	X			
Monsieur	Christian	TINCHANT	Conseiller Municipal	X			
Madame	Marie Laurence	LEUVREY	Conseillère Municipale	X			
Monsieur	Jean Christ	ALBERT	Conseiller Municipal	X			
Madame	Valérie	MIRASSOL	Conseillère Municipale		X	Jean-Pierre PERRIN	
Madame	Laurence	MANGEL-BELLINI	Conseillère Municipale	X			
Madame	Caroline	SCHUTZ	Conseillère Municipale	X			
Monsieur	Fabian	MANGEAT	Conseiller Municipal	X			
Monsieur	Julien	VAXELAIRE	Conseiller Municipal	X			
Monsieur	Damien	DEFRAUDOUX	Conseiller municipal				X
Madame	Nadine	NAGY	Conseillère Municipale				X
Monsieur	Tony	RINALDI	Conseiller Municipal	X			
Madame	Yohanna	VLAEMYNCK	Conseillère Municipale	X			
Monsieur	Michel	GRANDJEAN	Conseiller Municipal	X			
Monsieur	Sébastien	HEITZLER	Conseiller Municipal				X
Madame	Elodie	HARROUE	Conseillère Municipale				X
Monsieur	Jérôme	ROBINET	Conseiller Municipal				X
Madame	Christelle	PEDUZZI	Conseillère Municipale	X			

Délibération n° 2025/068  
Institutions et vie politique – Intercommunalité – Autres - 05 – 07 – 07  
Avis du Conseil Municipal sur le projet du Plan de Mobilité Simplifié de la Communauté de Communes des Ballons des Hautes Vosges

Monsieur le Maire indique aux membres de l'Assemblée que la Communauté de Communes des Ballons des Hautes Vosges est Autorité Organisatrice de la Mobilité, prenant cette compétence en lieu et place de la Région selon les dispositions de la loi d'orientation des mobilités du 26 décembre 2019. Cette décision est devenue nécessaire pour structurer la politique de mobilité à l'échelle de son territoire.

L'élaboration du Plan de Mobilité Simplifié de la CCBHV a pour objectif de donner une vision prospective à 12 ans des problématiques liées à la mobilité et des actions à mettre en œuvre pour y remédier.

Le PMS, qui a été transmis à l'ensemble des élus, est composé d'un rappel des enjeux de la mobilité en termes de politiques publiques et des besoins des habitants, d'un diagnostic du territoire, d'une stratégie territoriale et d'un plan d'action.

Concernant le plan d'action, la CCBHV se prononce sur un sursis à statuer. Si les constats de terrains recoupent les analyses et les besoins de financement, rien n'est indiqué sur les sources de financement. Actuellement, la CCBHV n'est pas en mesure d'assumer le financement d'un tel développement sur les douze prochaines années.

L'avis des communes adhérentes est sollicité.

Le Conseil Municipal, après délibération,  
A la majorité, moins deux abstentions (Messieurs Tony RINALDI et Christian TINCHANT)

ENTERINE le Plan de Mobilité Simplifié (PMS) de la CCBHV tel que présenté et rappelle les objectifs de donner une vision prospective pour les douze prochaines années en relevant les problématiques liées à la mobilité et des actions à mettre en œuvre pour y remédier.

DONNE un avis favorable quant au sursis à statuer proposé par la CCBHV concernant les fiches actions qui définissent des besoins, des enveloppes d'investissement, sans toutefois pouvoir établir clairement les modes de financement. L'engagement de la CCBHV ne pouvant se faire qu'à partir du moment où les moyens de financement hors CC-BHV seront confirmés.

Monsieur Tony RINALDI se pose la question de savoir à quoi sert cette étude. Il soulève qu'il serait préférable de donner les priorités aux communes concernées afin de mettre des services en place. Avec l'organisation actuelle, il y a de fortes chances que l'étude ne soit pas suivie de travaux pertinents et intéressants pour les administrés et cela est dommage car l'étude a un coût non négligeable.

L'adjointe déléguée,  
Sylvie HERVE





République Française



Comité de massif  
des Vosges

Commission Permanente

**OBJET :**  
Avis sur le Plan de Mobilité  
Simplifié (PMS) de la  
communauté de communes  
des Ballons 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 LALEVEE / Annick LUTENBACHER / Nathalie  
MARAJO-GUTHMULLER / Sylvain MARIETTE / Jérôme MATHIEU / Sylvain MATHIEU /  
Dominique PEDUZZI / Dominique RENAUD / Daniel THOMEN / Maurice WINTZ

La commission permanente de massif des Vosges,

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

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

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

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

VU l'article L. 1231-1 du code des transports modifiées par la loi n°2019-1428 du 24  
décembre 2019 d'orientation des mobilités (LOM) ;

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

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

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

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

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

### Description

Soucieuses d'atteindre les objectifs nationaux et régionaux en matière de transition  
énergétique et écologique, les 4 communautés de Communes (Hautes-Vosges,  
Gérardmer Hautes Vosges, Ballons des Hautes-Vosges et Porte des Vosges  
Méridionales) se sont saisies de la compétence « mobilité » en juillet 2021, pour  
planifier et organiser les politiques de mobilité sur leur territoire respectif. Elles ont  
ainsi pris le statut d'Autorité Organisatrice de Mobilité à l'échelle locale (AOM) selon  
les dispositions de la loi d'orientation des mobilités (LOM) du 26 décembre 2019.

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

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

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

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

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

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

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

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

Voici un exemple d'action socle pour chaque territoire :

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

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

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



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

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

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

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

**CONSIDERE** alors que les actions en faveur d'une mobilité plus respectueuse et plus inclusive, doivent être pensées conjointement pour les habitants et pour les visiteurs dans un souci d'efficacité et d'optimisation, sans oublier les besoins spécifiques des travailleurs saisonniers. Si la plupart des actions 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.

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

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

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

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

Suite au dépouillement électronique, les résultats sont les suivants :

**Vote contre : 0**

**Abstention : 0**

**Vote pour : 18**

En conséquence, la commission permanente émet un avis favorable au plan de mobilité simplifié de la communauté de communes des Ballons 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





À partir de CUNY Juliette <jcuny@vosges.fr>

Date Mar 07/10/2025 14:54

À ccbhv@cc-ballonsdeshautesvosges.fr <ccbhv@cc-ballonsdeshautesvosges.fr>

Bonjour,

Suite à votre consultation du 8 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 PEDUZZI par pli postal (le courrier est dans le circuit pour signature du président CD88 Monsieur F. VANNON) :

- ✓ Pour le plan d'action, les remarques formulées par mes services au printemps ont bien été prises en compte mais il me semble important de mettre en avant les actions à portée intercommunale, comme le projet d'aménagement d'un itinéraire cyclable entre Le Thillot et Cornimont (action 3.2), qui concerne également la Communauté de Communes des Hautes Vosges.
- ✓ Ce projet nécessitera l'implication conjointe de vos deux collectivités. Sachez que mes services ont déjà étudié la faisabilité de la sécurisation du col du Ménéil, passage incontournable de cet itinéraire, et peuvent vous accompagner pour affiner le projet et mettre à disposition le domaine routier départemental en vue de la réalisation d'une piste sécurisée.
- ✓ Concernant le diagnostic, les comptages vélo sur la Voie Verte des Hautes Vosges indiquent une hausse de 120 % de la fréquentation entre 2018 et 2022. Ce chiffre mérite toutefois d'être nuancé : les données de 2023 et 2024 montrent que cette évolution n'est pas structurelle, mais en partie liée à un écart ponctuel dans les mesures.
- ✓ La sécurité routière est évoquée de manière diffuse dans le plan, sans mesures spécifiques. Il serait souhaitable d'intégrer davantage d'actions de sécurisation, notamment pour les déplacements cyclables, qui constituent aujourd'hui un enjeu majeur.
- ✓ En matière de mobilité touristique, je vous invite à envisager des services de location de type « One Way », permettant aux usagers de restituer leur vélo dans un autre point que celui du départ.
- ✓ Concernant les mobilités actives, et plus particulièrement l'action 1.6 visant à aménager un itinéraire piéton et cyclable entre Le Thillot et Le Ménéil desservant l'Intermarché, une étude de faisabilité technique et financière sera nécessaire. Mes services peuvent vous apporter un appui technique sur les questions liées au domaine routier départemental, notamment sur la RD486. La création d'une piste cyclable en site propre semble difficile à envisager le long de cette voie, compte tenu de l'emprise disponible. Le trafic est inférieur à 4000 véhicules par jour hors période touristique, mais il serait pertinent d'intégrer les données de fréquentation en période estivale.
- ✓ S'agissant de la mobilité solidaire (actions 2.1, 2.2 et 2.6), je salue les propositions innovantes du plan, notamment le prêt de véhicules électriques et la forte dimension d'insertion. Je vous recommande de diversifier les sources de financement (mécénat, fonds européens, partenariats), d'accélérer la digitalisation via une plateforme unique, et de renforcer la communication auprès des bénéficiaires et des relais. Une phase pilote pourrait être systématiquement mise en œuvre, accompagnée d'un suivi socio-économique portant sur les impacts en matière d'emploi et d'insertion. Les indicateurs de suivi gagneraient à être quantifiés.

07/10/2025 16:11

Courrier - Cécile Chatourel - Outlook

- ✓ L'association Mobilibre, implantée à Remiremont et Fresse-sur-Moselle, constitue une base intéressante pour développer le transport d'utilité sociale à l'échelle de votre territoire.
- ✓ Enfin, je souligne l'importance d'une meilleure communication auprès des usagers sur les services de mobilité existants. Les actions 4.1 (développement d'un plan de communication) et 4.2 (réalisation d'un guide des mobilités à l'échelle du PETR) me paraissent tout à fait pertinentes.
- ✓ Pour conclure, je vous invite à préciser les actions prioritaires que vous envisagez de mettre en œuvre dans le cadre de la mise en opérationnalité du Plan de Mobilité Simplifié. Certaines d'entre elles pourraient être menées en partenariat avec les trois autres Communautés de Communes, dans une logique de mutualisation des moyens et de convergence des objectifs.

Restant à votre disposition,

Cordiales salutations



\*\*\*\*\*

Juliette CUNY

Chargée de mission mobilités actives

Service Ingénierie Routière

Tél. : 03 29 29 00 37 - 06 12 36 06 09

[jcuny@vosges.fr](mailto:jcuny@vosges.fr)

\*\*\*\*\*

CONSEIL DÉPARTEMENTAL DES VOSGES

Direction des Routes et du Patrimoine

[www.vosges.fr](http://www.vosges.fr)





## Annexe — Avis du Conseil Régional

Strasbourg,  
le 27 OCT. 2025

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

Monsieur Dominique PEDUZZI  
Président  
Communauté de Communes des Ballons des  
Hautes Vosges  
1 PLACE DU MARECHAL DE LATTRE DE  
TASSIGNY  
88160 LE THILLOT

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

Monsieur le Président,

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

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

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

**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*



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 1-1 : renforcer l'interconnexion de différents modes de mobilité aux « arrêts FLUO clés »

### Point de vigilance :

Cette action participe au développement des modes de transports multimodaux (vélo, voiture en libre service, autopartage, covoiturage) sur les arrêts les plus structurants et centraux au niveau des communes. Cette action trouve tout son sens au regard de la ruralité du territoire. L'aménagement des points d'arrêts structurant permettra de développer les mobilités alternatives à destinations des usagers. L'investissement de ces aménagements concernera l'Etat, la CCBHV et la Région Grand Est.

- Orientation n°1 : Rationaliser la pratique de l'autosolisme et favoriser un report modal alternatif
  - o Action 1-2 : créer une ligne rapide « car » sur la RN66 entre grands pôles tels que Belfort, Remiremont, Thann... (exemple des lignes haut niveau de service alsacienne).

### Point de vigilance :

Cette création de ligne de car est à mettre en lien avec le déploiement d'un transport en commun au sein de la Communauté de communes de la Porte des Vosges Méridionales (porté par la CCPVM) permettant de développer une offre de service interdépartemental, plus rapide et avec moins d'arrêt. Une étude a été initiée par la Maison de Région d'Epinal auprès des transporteurs locaux en avril 2025 afin de connaître les possibilités de correspondance vers Wasserling. Point de vigilance : les coûts seraient portés par la Région Grand Est étant donné le caractère interdépartemental du service (Vosges-Alsace). Les contraintes budgétaires actuelles de la Région Grand Est ne permettent pas ce financement.

- Orientation n°1 : Rationaliser la pratique de l'autosolisme et favoriser un report modal alternatif
  - o Action 1-3 : renforcer la fréquence des lignes de transports FLUO.

### Point de vigilance :

Cette action est conditionnée à la réalisation de l'action 1-2. Cette action ne peut être réalisée qu'en augmentant la vitesse commerciale des lignes de cars FLUO concernées. Point de vigilance : le coût serait supporté par la Région Grand Est. Les contraintes budgétaires actuelles de la Région Grand Est ne permettent pas ce financement.

- Orientation n°1 : Rationaliser la pratique de l'autosolisme et favoriser un report modal alternatif
  - o Action 1-8 : rendre visibles et accessibles les arrêts de cars FLUO.

### Point de vigilance :

Un Schéma Directeur d'Accessibilité du réseau FLUO est en cours d'actualisation. Il appartient aux communes d'aménager les points d'arrêt afin de les rendre accessibles, la Région Grand Est ayant en charge la visibilité de ces derniers au moyen du poteau d'arrêt (affichage).

- Orientation n°1 : Rationaliser la pratique de l'autosolisme et favoriser un report modal alternatif
  - o Action 1-9 Equiper les cars FLUO de rack à vélo (VTT, VAE).

### Point de vigilance :

Les rack existant qui équipent les cars actuels ne sont pas compatibles avec les VAE. Ce sera un point d'attention pour le prochain marché prévu en 2028.

Les autres actions relevant de la compétence de la CC des Ballons des Hautes Vosges reçoivent un avis positif de la Région Grand Est (infrastructures et services vélo, covoiturage, transport d'utilité sociale, IRVE, prêt de véhicules pour l'insertion des publics fragiles, mobilité touristique).



## CONSEIL DE DÉVELOPPEMENT LOCAL

### PAYS DE REMIREMONT ET DE SES VALLÉES

**Président : M. Dominique DUC**

**Commission Santé publique et accès aux soins : Mme Anne FAIVRE**

**Commission Agriculture et alimentation : M. Nicolas FETET**

**Commission Mobilité et déplacement : M. Didier MARTIN**

**Commission Services à la population : M. Francis FAVARD**

**Commission Attractivité au service du développement économique : M.**

**Dominique DUC assure l'intérim**

#### PETR

HÔTEL DE VILLE DE REMIREMONT

B.P. 30107

88 204 REMIREMONT Cedex

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

PETR  
Hôtel de Ville  
BP. 30107  
88200 REMIREMONT

A L'Attention des Communautés de Communes de

La CCHV, CCPVM, CCBHV

Concerne les PMS

Remiremont le 4 novembre 2025

Mesdames, Messieurs,

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

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

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

A savoir :

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

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

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

- Observation :

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

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

Bien cordialement.

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

Didier MARTIN Vice-Président en charge de la mobilité.