



# Plan de Mobilités

Synthèse

2022-2032



COMMUNAUTÉ  
D'AGGLOMÉRATION  
ÉPINAL

# Préambule

## LES DÉPLACEMENTS ONT UN IMPACT FORT SUR NOS VIES ET SUR NOTRE ENVIRONNEMENT

Aujourd'hui la **voiture** est le **mode prédominant**, et nos villes et nos villages sont organisés pour elle, avec un certain nombre de **nuisances** qui lui sont associées (pollution, bruit, insécurité, problématiques de santé liées à la sédentarité), au-delà du service rendu. Nous bénéficions d'exemples en France et à l'étranger, pour nous prouver que nous pouvons prendre le chemin d'un **meilleur partage des modes de transports**.

La Communauté d'Agglomération d'Épinal a choisi **d'élaborer un Plan de Mobilité volontaire** pour "prendre les devants" et incarner ses ambitions en matière de transitions. Nous devons apporter une réponse aux **défis sociaux, environnementaux et de santé publique**, en plus d'apporter une réponse aux attentes sociétales qui ont émergé ces dernières années.

Le Plan de mobilité nous permet donc de nous **engager collectivement**, pour qu'il soit aisé et agréable de se déplacer à **pied, à vélo, et en transports en commun** dans nos bassins de vie. Il s'agit pour nous d'apporter

un **cadre de vie agréable** pour nos habitants de toutes les générations : de l'enfance au quatrième âge, toutes et tous doivent pouvoir se déplacer confortablement dans l'espace public, avoir **accès aux commerces, aux services, aux loisirs et à l'emploi**. Il s'agit également pour nous d'un levier d'attractivité, à l'heure où la crise sanitaire liée à la COVID-19 a révélé des attentes fortes en matière de cadre de vie, de développement économique pour **les activités de proximité, et pour le tourisme**.

**Nous consacrons 10% de notre vie à nos déplacements**

Soit 3 000 jours sur un total de 30 000 jours en moyenne.

La Communauté d'Agglomération peut s'appuyer pour cela sur ses richesses : nos **10 gares** et haltes qui desservent l'ensemble du territoire, nos paysages, le canal des Vosges et la **Voie Bleue** qui le longe, véritable colonne vertébrale cyclable de notre territoire. Il nous faudra réussir à impliquer les acteurs de la mobilité, les collectivités et la population. La Communauté d'Agglomération agira dans le cadre de sa compétence mobilité, en améliorant l'offre de mobilité proposée aux habitants, et accompagnera les communes pour apaiser leurs espaces publics.

Nous avons construit ce Plan de Mobilité collectivement, en organisant de nombreux ateliers sur le territoire en 2020 et 2021. Nous avons su également aller voir ailleurs, et adopter de nouvelles méthodes de travail. C'est dans cet **état d'esprit collaboratif** que nous voulons poursuivre la mise en oeuvre de ce projet.



**Michel HEINRICH**  
Président de la Communauté d'Agglomération d'Épinal



**Patrick NARDIN**  
Conseiller délégué aux Mobilités de la Communauté d'Agglomération d'Épinal





# Sommaire

01

## Synthèse du diagnostic 6-15

- 1.1 Des bassins de vie multiples et un ensemble cohérent 8-9
- 1.2 La société évolue, les mobilités avec 10-13
- 1.3 Des constats partagés lors des ateliers de secteur 14-15

02

## Stratégie de mobilité 16-27

- 2.1 Un Plan de Mobilités au service de l'ensemble du territoire 18-19
- 2.2 Un cadre de vie amélioré, apaisé et un espace public réinventé 20-22
- 2.3 Une offre de mobilité pour tous, innovante et évolutive 23-25
- 2.4 Vers une nouvelle culture des mobilités 26-27

03

## Programme d'actions 28-47

- 3.1 Un Plan de Mobilités au service de l'ensemble du territoire 30-32
- 3.2 Un cadre de vie amélioré, apaisé et un espace public réinventé 33-35
- 3.3 Une offre de mobilité pour tous, innovante et évolutive 36-40
- 3.4 Vers une nouvelle culture des mobilités 41-45
- 3.5 Nouvelles actions issues de l'enquête publique et des avis des personnes publiques associées 46-47

04

## Synthèse des ateliers d'élaboration du Plan d'action 48-59

- 4.1 Synthèse 50-53
- 4.2 Les dates des ateliers du plan de mobilités 54-55
- 4.3 Tableau des votes de soutiens aux actions proposées 56-57

Annexe : Composition des différents groupes de travail 58-59

05

## Bilan de l'enquête publique 60-63

- 5.1 Le bilan d'enquête 62-63





# SYNTHÈSE >>> DU diagnostic



# Des bassins de vie multiples et un ensemble cohérent



## Des bassins de vie multiples

La CAE est un grand territoire, vaste, principalement ruraux : en matière de mobilités, entre le pôle urbain et le reste, les contrastes sont très marqués et se sont accentués avec le temps



### Pôle urbain (Epinal, Golbey, Chantraine) :

Bien desservi (et de mieux en mieux) par le réseau de transport urbain, avec une relative concentration des services, des commerces et des emplois. Cependant les zones spécialisées (zones d'activités économiques, zones commerciales) ne sont pas toujours facile d'accès en modes alternatifs à la voiture individuelle. Il porte le **dynamisme économique** mais voit une **baisse de la population** bien qu'il en concentre toujours 40%. Le **vélo commence à se (re)faire une place en centre-ville** (principalement à Epinal).



### Communes rurales

Du Nord-Est et du Sud du territoire, avec **peu d'emplois et de services, pas ou peu d'offres de mobilité, vieillissement et baisse de la population**. Une part importante des ménages n'a plus accès à la voiture, et se trouve très éloignée "de tout". **Les solutions de transport sont très réduites.**



### Vallée de la Moselle

Les communes sont **desservies pour la plupart par le train et les lignes Fluo**. Il s'agit d'une **zone d'emploi et de services** mais où le taux de chômage reste important. On y observe une **baisse de la population**. La **voiture est très majoritaire** dans les déplacements quotidiens. Les transports ne sont empruntés quasiment **que par les scolaires** (principalement vers Epinal).



### Couronne périurbaine

Autour du pôle urbain, **moins bien desservi** mais aux besoins sociaux moins prégnants, on y observe une **hausse de la population**, un **taux de chômage faible**, une **forte motorisation des ménages**, des **revenus médians plus élevés** que sur le reste du territoire et une **population relativement jeune**.





## La CAE comporte plusieurs bassins de vie structurés autour de communes relais, identifiées dans l'armature territoriale du SCoT.

Ces bassins de vie sont à consolider car c'est à leur échelle que se font la plupart des déplacements de nos habitants : accès aux services, aux commerces, aux loisirs et sociabilité. Aussi, il est fondamental de prendre en compte ces différentes situations dans la construction du Plan de Mobilités et des solutions de mobilité : les enjeux de décarboner et de répondre aux besoins sociaux sont partagés sur l'ensemble du territoire, avec des niveaux d'attentes différenciés et des réponses à adapter.

Néanmoins, il faut également souligner le fait que ce territoire "multiple" est un ensemble cohérent : les grands équipements (commerciaux, culturels, sportifs) et les entreprises du pôle urbain (60% des emplois à Epinal et Golbey) rayonnent sur l'ensemble du périmètre de la CAE et même au-delà.

Il y a bien sûr des échanges avec les territoires voisins, en particulier pour les habitants des communes situées "aux frontières" de la CAE mais les déplacements se hiérarchisent principalement :

- D'abord en proximité (dans la commune ou au sein d'un secteur)
- Puis en lien avec le pôle urbain d'Epinal (en grandes masses)



## La société évolue, les mobilités avec



## Augmentation du nombre de ménages motorisés et du nombre de véhicules par ménage :

1968

Au niveau national : 50% des ménages ont au moins une voiture

2017

Sur le territoire de la CAE : 84% des ménages ont au moins une voiture

2017

Également : 38% des ménages vosgiens ont au moins deux voitures

### Augmentation des distances parcourues par jour et par personne

Au niveau national, une personne parcourait en moyenne 17 km par jour en 1982, en 2008 c'était 27 km.





## La périurbanisation

Ce phénomène historique de développement de l'habitat par extension de l'enveloppe urbaine a marqué le territoire, mais le SCoT et le PLH viennent aujourd'hui stabiliser celle-ci.



## Le vieillissement de la population

Cette tendance nationale est particulièrement forte dans les Vosges et sur le territoire de la CAE. Il s'illustre principalement dans les espaces ruraux du territoire ainsi que dans la vallée de la Moselle, ce qui pose un problème en matière d'accès aux services et également aux soins, voire d'isolement et de précarité pour certaines personnes âgées. Il est également nécessaire d'anticiper les besoins pour les personnes âgées de demain, qui bénéficieront très probablement d'un meilleur accès au numérique pour favoriser une démocratisation des mobilités.

### La périurbanisation et la spécialisation des espaces

La périurbanisation et la spécialisation des espaces ont progressivement sorti le territoire d'un fonctionnement de proximité vers un fonctionnement automobile et de plus longue distance.



## La désindustrialisation

Même s'il existe un dynamisme économique indéniable sur la CAE, les communes de la vallée de la Moselle souffrent pour la plupart d'un taux de chômage important : pouvoir se déplacer est une nécessité pour travailler, ne pas pouvoir le faire est facteur de précarité.



## La spécialisation des espaces

La périurbanisation c'est aussi la dissociation des zones d'habitat (lotissements), des zones commerciales, des zones d'activités, qui ont évidemment augmenté la demande en déplacement. Son fonctionnement repose presque entièrement sur les capacités offertes par la voiture individuelle.

## Les dynamiques en cours

### Infrastructures et services notamment ferroviaires à sécuriser sur le territoire :

- de "petites lignes ferroviaires", une ligne Epinal-Belfort qui a été menacée, **Epinal-Nancy qui doit être régénérée**, réouverture récente de la ligne Epinal-Saint-Dié.
- le canal des Vosges menacé de dénivellation (petits canaux à l'échelle nationale), engagement de la CAE pour un contrat de canal.

### Augmentation des prix du carburant

+40% depuis 2007 pour le gazole. Certains ménages multimotorisés et dépendants de la voiture dans leurs déplacements quotidiens risquent de basculer dans la précarité énergétique.

### Numérisation des services et augmentation du recours à la livraison à domicile ou en point relais

- Les commerces de proximité (et donc la mobilité de proximité) ont pâti des zones commerciales.

Aujourd'hui le e-commerce inverse le mécanisme : c'est la marchandise qui se déplace jusqu'au domicile : le phénomène est très rapide, nous n'en percevons pas encore tous les effets induits en termes d'aménagement du territoire.

- Avec le commerce en ligne, les villages bénéficient globalement du même niveau de service, a priori, que la ville (en tout cas sur le territoire de la CAE).

### Accidentologie : des données changeantes en ce qui concerne les accidents corporels

- Niveau relativement stable de 2011 à 2015 (autour de 140 par an).
- Fort rebond du nombre d'accidents en 2018 (-5% au niveau national entre 2017 et 2018) après une forte baisse en 2017.
- Concentration d'accidents dans le pôle urbain central, sur les accès à Epinal et dans la vallée de la Moselle (densité de circulation), RN57 (E23) relativement épargnée.

### Tendances à confirmer : post-COVID 19

- Changements dans les pratiques de mobilité : léger rejet des transports publics et accélération de la pratique du vélo
- Diffusion du télétravail, recherche d'un meilleur cadre de vie
- o Nombreux sont les témoignages de "ceux qui reviennent" : par exemple les actifs partis en région parisienne et qui sont aujourd'hui libérés par le télétravail et attirés par un meilleur cadre de vie et un marché de l'immobilier bien plus favorable. Attention aux conclusions hâtives et aux extrapolations, les cadres ne représentant que 12 % des actifs et 7% de la population de la CAE, mais cette tendance réelle semble se dessiner

et a été accélérée par la crise sanitaire.

- o Qu'en sera-t-il des stratégies de domiciliation des ménages durant les 10 voire 20 prochaines années ? La libération du télétravail aura-t-elle un réel impact sur les territoires, par déconcentration des métropoles ?
- o La mobilité liée au travail sera-t-elle durablement moins contrainte ? Dans cette hypothèse, le modèle d'investissement du ménage dans la voiture peut être bousculé : on va de l'achat de biens vers l'achat de services
- o La "captivité" à l'automobile pour le travail va-t-elle se limiter aux actifs qui sont dans l'impossibilité de faire du télétravail (industrie, commerces, agriculture, services à domicile etc.)





# Des constats partagés lors des ateliers de secteur



## Les espaces publics et la trame viaire sont conçus autour de l'usage de la voiture :

Les autres usagers de la voirie, et en particulier les plus fragiles y sont souvent en danger (enfants, PMR, cyclistes...). La voiture est plus pratique pour les trajets du quotidien, même courts parce que les espaces publics sont pensés pour. Même les aménageurs conservent une forte culture automobile. Les problématiques sont différentes entre la ville et le milieu rural mais la cohabitation des usages y est compliquée dans les deux configurations (grumiers, engins agricoles, livraison, automobilistes, cyclistes utilitaires et cyclistes de loisir, piétons...). Il y aura forcément nécessité de contraindre la voiture (en proposant des alternatives) pour faire baisser son usage. Mais la voiture, en milieu rural, est et restera un mode de déplacement souvent incontournable tout en développant des alternatives. Il y a eu beaucoup d'occasions ratées de revisiter le partage de la trame viaire pour sécuriser les déplacements à vélo et à pied.

## Les transports en commun structurent le territoire mais souffrent d'une image dégradée

La présence d'une gare sur la commune reste un critère d'attractivité, surtout pour la mobilité des enfants et des jeunes. Encore faut-il qu'elle soit accessible à pied,

à vélo ou en transports en commun. Le bus et le train sont chers, comparativement aux contraintes induites (nécessité de se conformer à des horaires, fréquence souvent faible, confort relatif...). En milieu rural notamment, la voiture reste un marqueur social, et les transports en commun souffrent d'une image dégradée. Ce phénomène est culturel (valorisation de la voiture, symbole de la liberté et de la réussite), mais repose aussi sur des faits : haltes ferroviaires en mauvais état, fréquence des cars trop faible et irrégulière pour rendre le service attractif...

## La mobilité des personnes "captives" repose principalement sur la solidarité locale et les aidants

Pour les personnes âgées et/ou dépendantes, la solution est souvent la solidarité familiale ou le voisinage, ce qui fonctionne à peu près dans les petits villages mais moins ailleurs. Les communes plus grandes rencontrent des difficultés pour identifier les personnes nécessitant un accompagnement... et ce sont souvent celles-là même qui ne connaissent pas les dispositifs d'aide. Pour les jeunes, ce sont principalement les parents qui font les navettes pour les trajets autres que scolaires (phénomène du "parent-taxi"). Le numérique devient de plus en plus nécessaire pour l'accès à l'information et donc à la mobilité, ce qui peut exclure les personnes ne maîtrisant peu ou pas l'outil.

*En 2020 et 2021, de nombreux ateliers ont été organisés et animés par la CAE sur ses différents territoires. Ils étaient destinés aux élus et parfois au public, et avaient pour objet d'échanger sur les besoins puis sur les actions à mettre en œuvre.*

*Les constats qui suivent sont issus des ateliers réalisés en février et mars 2020 qui ont mobilisé près de 100 personnes de 46 communes du territoire. Ils ont apporté une contribution majeure à la construction du Plan d'action.*

## L'éloignement des services augmente le besoin en mobilité

En milieu rural notamment, on constate un éloignement des services : fermeture des petits commerces, des bureaux de poste, regroupements scolaires... On rencontre la même problématique pour l'accès aux soins : moins de médecins à la campagne et moins de médecins qui se déplacent à domicile. Cela renforce la dépendance à la voiture en la rendant nécessaire pour des trajets que l'on pouvait faire auparavant à pied par exemple, et complique l'accès à ces services pour les personnes "captives".

## Pour faire changer les habitudes, il ne faut pas seulement aménager la voirie, mais aussi mieux équiper les lieux de destination

Il est nécessaire d'engager un travail avec les commerces, les employeurs et établissements scolaires pour que ce soit plus facile et sécurisé de s'y rendre autrement qu'en voiture : prévoir des aménagements spécifiques tels que des douches pour les cyclistes ou encore des stationnements adaptés.

### En conclusion

Finalement, l'expression la plus entendue pour les personnes qui n'ont pas accès (ou difficilement) à la voiture individuelle est "ils se débrouillent" (souvent les personnes âgées, les jeunes, les précaires). La solidarité, entre voisins notamment, existe, mais les plus concernés n'osent pas forcément demander, on ne les identifie pas forcément. Il y a des volontaires pour "donner un coup de main". Pour ceux qui ont accès à la voiture individuelle, ils ne rencontrent pas ou peu de problèmes : l'espace est pensé autour de la voiture. En revanche, ses impacts sont lourds pour les individus comme pour la collectivité : cadre de vie, pollution, santé, activité physique... en plus de coûter cher au quotidien.







# STRATÉGIE >>> DE mobilité

*La stratégie du Plan de Mobilité a été construite en plusieurs étapes : le diagnostic et les enjeux présentés en Comité de Pilotage en juin 2021 en ont constitué le socle, puis un voyage d'étude en Suisse avec une délégation d'élus représentant la diversité du territoire et des ateliers animés par Sonia Lavadinho ont permis de la structurer. Une première version de la stratégie a été présentée au Comité de Pilotage du 21 octobre 2021, puis les ateliers de novembre et décembre ont permis de l'affiner et de l'ajuster. Ces ateliers ont mobilisé plus de 130 personnes (élus, habitants, acteurs du territoire) sur les 5 secteurs de la Communauté d'Agglomération.*



# Un Plan de Mobilités au service de l'ensemble du territoire



## S'appuyer sur nos bassins de vie, les animer et mieux les connecter entre eux

Les bassins de vie de la Communauté d'Agglomération sont les territoires vécus par nos habitants. C'est à leur échelle que se font la plupart des déplacements du quotidien. Le Plan de Mobilité a été travaillé, construit et sera mis en œuvre à l'échelle des bassins de vie du territoire. Ces bassins s'organisent autour du pôle urbain central et des polarités secondaires tel que décrits dans l'armature territoriale du SCoT des Vosges Centrales. Dans cette perspective, le Plan de Mobilité devra permettre de mieux relier à pied, à vélo et en transports en commun, les communes aux centralités les plus proches, puis d'assurer la bonne connexion de ces centralités entre elles. Il s'agira également de valoriser les logiques de proximité pour l'implantation et l'accès aux commerces, aux services, aux équipements et aux loisirs, au plus près des habitants.

## Construire le territoire de la demi-heure

L'offre de mobilité doit permettre le rabattement sur le pôle urbain ou rural le plus proche, pour faire émerger « le territoire de la demi-heure. » Ce modèle d'aménagement consiste à permettre aux habitants d'un territoire donné d'avoir accès à pied, à vélo ou par d'autres mobilités douces, en 15 minutes pour les villes, et 30 minutes pour les territoires moins denses, aux fonctions principales du territoire : habiter, travailler, s'approvisionner, se soigner (ou être en forme), s'éduquer (ou apprendre) et s'épanouir. C'est dans cette proximité que les modes actifs comportent un vrai

potentiel. Il faut noter qu'environ 80% des déplacements du quotidien ont un motif autre que le travail. Les différents « secteurs » ou bassins de vie de notre territoire correspondent globalement à ce territoire de la demi-heure (voir carte de la demi-heure à vélo), ils sont donc le bon support à cette stratégie de la proximité, meilleure réponse au défi environnemental mais aussi aux attentes des habitants en matière de qualité de vie. Mais à l'heure où l'automobile est toujours le plus souvent un réflexe, y compris pour les déplacements courts, faire changer les comportements vers ce territoire de la demi-heure sera un véritable défi. Cela implique d'animer et d'accompagner dans la durée le changement des usages et des rythmes de vie. Le PDM vise donc en premier lieu à favoriser la marche et le vélo pour réaliser ces déplacements courts. Il s'agira également de bien relier les bassins de vie entre eux et au pôle urbain central, notamment en revalorisant et en redynamisant le train et le réseau de 10 gares que compte notre territoire, un formidable atout pour l'avenir. Un nouveau schéma des transports, pensés comme une offre globale à l'échelle des 78 communes sera élaboré avec une logique de rabattement des communes vers les gares et les pôles relais. Le développement des itinéraires cyclables devra lui aussi se réaliser selon cette logique de proximité. Cette proximité consistera aussi parfois à faire venir les services dans les villages, en soutenant les services itinérants.



# Un cadre de vie amélioré, apaisé et un espace public réinventé

*La voiture est pratique pour les trajets du quotidien, même courts parce que les espaces publics ont été pensés pour elle depuis plusieurs décennies. Les problématiques sont différentes entre la ville et le milieu rural mais la cohabitation des usages y est compliquée dans les deux cas (grumiers, engins agricoles, livraison, automobilistes, cyclistes utilitaires et cyclistes de loisir, piétons...). Si la voiture est et restera, surtout en milieu rural, un mode de déplacement souvent incontournable, elle doit progressivement devenir une des solutions mais plus la seule.*



## Donner la priorité à la marche et au vélo

Favoriser la marche et le vélo, c'est répondre à de multiples enjeux : apaiser les villes et les villages en faveur des services de proximité, contribuer à lutter contre la sédentarité notamment des enfants, améliorer la qualité de l'air et réduire l'empreinte énergétique et carbone des déplacements.

Aussi, pour donner la priorité aux piétons et aux cyclistes, les collectivités, les gestionnaires de voirie et principalement les communes sont invités et seront incités à reconquérir progressivement leurs espaces publics et à favoriser la présence de tous les publics et la déambulation. Plutôt que de réaliser systématiquement des infrastructures nouvelles et coûteuses, aux résultats pouvant être incertains, il sera proposé généralement de partager la route et la rue.

Les travaux d'aménagement se concentreront sur le traitement des « points noirs », où la sécurité est la première problématique à traiter.



## Exploiter le réseau routier existant

Les gestionnaires de voirie (principalement les communes) seront invités à dédier une part de leur réseau viaire à la création d'itinéraires cyclables, sans forcément créer de nouvelles infrastructures si cela n'est pas nécessaire.

Une grande partie de notre réseau viaire est constitué de petites routes (les routes « blanches ») et d'itinéraires « forestiers » qui nous permettront de construire un maillage complet du territoire et d'offrir des conditions de circulation agréables aux piétons et aux cycles, en dehors des grands axes automobiles.

Ces portions dédiées à la marche et au vélo ne seront pas fermées à la circulation en voiture pour les riverains et les professionnels mais prioriseront le passage des cyclistes et des piétons. Ces possibilités de déplacements à pied et à vélo, les distances et les temps de parcours, devront être rendues visibles par une signalétique et un jalonnement continu, harmonisés et systématiques. Les collectivités chercheront à créer des itinéraires en boucle qui sont plus attractifs.





## Concevoir des espaces publics de qualité et apaisés

Nos espaces publics portent encore la logique d'un « tout automobile » et reflètent une volonté de bien séparer la voiture et les autres usagers : feux, barrières, traversées régulées... Cet espace public « segmenté » comporte de nombreux obstacles et est finalement peu propice aux marcheurs et aux cyclistes qui ne s'y sentent pas « à l'aise ».

Le modèle des zones de rencontre où les piétons et les cycles sont prioritaires mais où la voiture n'est pas interdite incarne une logique d'apaisement des circulations, de rééquilibrage des usages, et constitue en cela un bon exemple de forme d'aménagement.

C'est cet apaisement qui doit être recherché partout car il est favorable aux modes actifs et à la dynamisation des commerces de proximité. Limiter les vitesses de circulation n'est pas la seule mesure à prendre : pour inciter à la marche et au vélo il faut donner au public de bonnes conditions avec un environnement agréable, végétalisé, mais aussi de bonnes raisons, l'envie de marcher et de faire du vélo, en animant l'espace public, en le ponctuant « d'attracteurs » qui peuvent être de nature diverse : du mobilier pour s'asseoir et échanger, de l'art et de la culture pour apprendre et découvrir, des jeux et des espaces ludiques pour se divertir et se détendre.

Les abords des écoles et le chemin maison-école sont aussi des espaces à reconquérir par la marche et le vélo. Ils sont souvent l'objet de conflits d'usage du quotidien. Mais, parce qu'il s'organise dans la proximité, le chemin maison-école est une belle opportunité pour redévelopper la marche et le vélo.



## Trouver la juste place de la voiture

A travers le Plan de Mobilité, nous pouvons convertir des routes en rues, transformer des giratoires en places, aménager les abords des écoles en lieux de rencontres et de convivialité, apaiser nos villes et nos villages. Il ne s'agit pas d'écarter la voiture mais de faire en sorte qu'elle prenne juste sa place ; elle ne sera plus prioritaire dans certains secteurs. Cette approche concerne aussi le stationnement dans l'espace public qui doit être maîtrisé, au bénéfice d'autres usages qui contribueront à l'animation de nos centres-villes et centres-bourgs.



# Une offre de mobilité pour tous, innovante et évolutive

*En tant qu'Autorité Organisatrice des Mobilités sur son périmètre, la CAE organise et développe des services de transport et de mobilités. Dans le cadre du PDM, cette offre sera restructurée, développée mais également parfois réorientée.*





## Une offre globale et accessible

Le PDM donnera corps à la nouvelle dimension territoriale de la CAE à 78 communes en construisant une offre globale de transport et de mobilité en partant de différents réseaux et services existants et transférés. La CAE proposera pour l'ensemble des services de transport du territoire une tarification unifiée et accessible. Un abonnement général offrant l'accès à tous les services de transport et de mobilité du territoire sera créé et visera à conquérir progressivement un grand nombre de foyers de sorte à ce qu'il soit toujours simple d'emprunter les transports

et les services de mobilité du territoire. Son prix sera dégressif afin que l'ensemble des membres du foyer y accède : toute la famille doit pouvoir emprunter les transports.

## Enrichir l'offre de services

Pour poursuivre la dynamisation du vélo à assistance électrique, la CAE continuera de soutenir l'achat de VAE neufs ou reconditionnés mais soutiendra également l'achat et l'entretien des vélos musculaires.

Elle poursuivra également la diffusion des services de location longue durée et courte durée de VAE de sorte à favoriser l'intermodalité avec le bus, le train et des parkings

relais. Pour répondre aux nouvelles aspirations, l'offre sera enrichie de vélo-porteurs, de rosalias, de vélos adaptés. L'ensemble des gestionnaires de voirie mais aussi les gestionnaires d'équipements, les entreprises et les commerces seront invités à développer fortement le stationnement pour les cyclistes.

Les usages partagés de la voiture seront également développés : covoiturage et autopartage car ils possèdent des potentiels importants ; le covoiturage en particulier peut constituer souvent la meilleure façon de réduire son empreinte environnementale, sa consommation d'énergie et de faire des économies sur des trajets moyens et longs.



## Adapter les services aux déplacements liés aux loisirs

Il est plus aisé de modifier ses habitudes de mode de déplacement pour des trajets liés aux loisirs, à la culture, à la convivialité, aux achats. L'ensemble de ces déplacements, qui n'ont pas de lien avec le travail constituent près de 80% des déplacements quotidiens sur le territoire. Or, les transports ne couvrent aujourd'hui pas cette demande qui est forte le soir, le week-end et en journée.

Nos services de transport devront donc s'adapter en termes d'horaires mais aussi d'itinéraires afin de desservir les lieux et équipements notamment de loisirs. Ces lieux devront également chercher à mieux accueillir le public par d'autres modes que la voiture.

## Soutenir les publics fragiles

La mise en accessibilité des espaces publics et des services devra être poursuivie au bénéfice des personnes handicapées, des personnes à mobilité réduite et globalement du grand public car cela relève d'une conception qualitative des aménagements.

En tant qu'AOM la CAE étendra l'offre de transport adaptée via son service Cap'Imagine, afin qu'il soit également proposé sur les différents secteurs du territoire, au-delà du pôle urbain central. D'autre part, la CAE soutiendra le développement d'une offre de mobilité solidaire : transport solidaire, à la demande, accompagnement bénévole, autostop organisé par exemple.

Il s'agit là d'offrir des réponses adaptées à des situations de précarité. 15% des ménages du territoire n'ont pas de voiture souvent car ils ne peuvent plus l'assumer (économiquement ou physiquement). Or cette non motorisation est souvent un facteur d'un éloignement de l'emploi mais aussi d'un éloignement social.



## 2.4

# Vers une nouvelle culture des mobilités

*Le Plan des Mobilités ne se limite pas à faire évoluer l'offre de service et l'espace public, il vise également à générer et accompagner un changement des pratiques et des usages.*

*Décider de se déplacer autrement et changer ses habitudes nécessite également de bien informer et communiquer, de mettre à la disposition de tous : particulier, entreprises, collectivités toutes les ressources utiles, d'inviter à découvrir des exemples de réalisation.*



### Accompagner le changement

Aussi, le rôle de la CAE sera de constituer ces ressources et de les rendre accessibles, de les diffuser auprès des élus, des personnels. La CAE proposera également des temps d'échanges, de travail, de formation et de visite sur les sujets du Plan de Mobilités. Elle proposera également aux communes d'accéder à de l'ingénierie et de l'expertise, notamment pour les aider à concevoir leurs espaces publics et à structurer les itinéraires cyclables par exemple. Les entreprises, les employeurs et les établissements scolaires pourront également bénéficier d'un accompagnement pour réaliser et mettre en oeuvre leur plan de mobilité.

### Le rôle clé des communes

En tant que gestionnaire de voirie et d'autorité compétente en matière de stationnement, de circulation et de travaux, les communes ont un rôle majeur dans la bonne mise en oeuvre du Plan de Mobilités. Aussi, leur volonté d'entrer dans cette dynamique sera déterminante pour le territoire. La CAE invite donc les communes à décliner sur leur périmètre le Plan de Mobilités communautaire en élaborant un « schéma communal des mobilités ». La CAE accompagnera les communes volontaires qui souhaiteront entrer dans cette démarche qui se veut simple. D'autre part, la CAE accompagnera les communes qui engageront des projets d'aménagement en lien avec le PDM tel que l'apaisement des abords des établissements scolaires sous forme de « rues aux écoles ».

### Le grand public acteur du changement

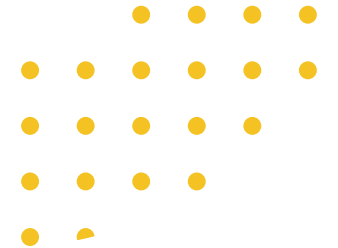
La CAE devra dynamiser sa communication et rendre l'information plus simple et accessible en ce qui concerne l'offre de mobilité sur le territoire. Une agence des mobilités sera créée et installée au pôle d'échange de la gare d'Epinal et relayée sur les différents secteurs. Elle sera le guichet physique d'information et d'inscription à l'ensemble de l'offre de transport et de mobilité, elle animera également la promotion de ces services. De plus, avec la création d'un « compte-mobilité » sous forme d'application et de site internet, les usagers pourront facilement accéder à toute l'information utile et s'inscrire aux différents services. En s'appuyant sur les communes et les partenaires locaux, un réseau relais d'information des publics sera construit et animé par la CAE et un programme d'animations ciblées sera proposé chaque année sur l'ensemble du territoire.

### Une gouvernance adaptée et au plus près des besoins

La mise en oeuvre du PDM sera animée par un comité composé de l'ensemble des collectivités concernées, des partenaires et de l'ensemble des gestionnaires de voirie. Il fera régulièrement le point sur l'avancement du projet et aura également vocation à faire partager les bonnes pratiques. Y seront également conviés les EPCI voisins souvent concernés par les déplacements des habitants de la CAE. D'autre part, dans la poursuite de la méthode d'élaboration du PDM, la CAE continuera d'animer les ateliers mobilités de secteur, au moins 1 fois par semestre et par secteur afin de faire vivre le PDM dans les bassins de vie. Ces ateliers pourront être ouverts aux associations locales et au public.

### Transformer les méthodes de travail

D'autre part, il s'agira pour chaque collectivité d'aller vers une évolution des méthodes de travail, en particulier en ce qui concerne l'aménagement des espaces publics. En effet, si les formes d'aménagement doivent évoluer (vers les zones de rencontre notamment) les gestionnaires de voirie sont également invités à intégrer la méthode de l'urbanisme tactique. Celui-ci consiste à tester et à évaluer des aménagements, des agencements sous forme d'installation provisoire, avant d'ajuster puis de pérenniser ce qui fonctionne en termes d'usage. La CAE accompagnera les communes notamment par la mise à disposition de mobilier tactique ou en animant des fab-lab dédiés.







# PROGRAMME D'action >>>

"36 actions au service  
du Plan de Mobilités"



# Un Plan de Mobilité au service de l'ensemble du territoire



01

## Renforcer les centralités du territoire à travers les documents d'urbanisme

Par application des orientations du SCoT, et dans le cadre de ses compétences mobilités et urbanisme, la CAE veillera au **renforcement de l'armature territoriale**, dans les documents et opérations d'urbanisme, afin de rapprocher les habitants, les **services** et les **équipements** et de permettre que la vie quotidienne (habiter, travailler, se divertir etc.) puisse se **réaliser dans la proximité**.

02

## Définir et mettre en oeuvre un nouveau schéma des transports

Ce nouveau schéma couvrira l'ensemble de la CAE et sera **centré sur l'usager**. Il s'appuiera sur le **réseau de gares** (qui seront toutes desservies par les transports routiers et accessibles à vélo) et les **centralités du territoire** : pôle urbain central, pôles relais urbains et ruraux. Il sera structuré à l'échelle de chaque bassin de vie, reliés entre eux prioritairement par le train, et à défaut, le car. L'offre de service qui sera développée devra être **crédible** (cadencement), **lisible** et **confortable**. La CAE proposera une **tarification unique** (intégrée) pour tous les services de transport sur le territoire (bus, cars, train).

03

## Aménager et animer les gares pour les rendre plus confortables

Pour être plus confortables les **gares** du territoire doivent être **réaménagées**. L'usager doit pouvoir s'informer, acheter des titres, mais également attendre son train dans de **bonnes conditions** : s'abriter, travailler, se restaurer, permettre aux enfants de jouer, aux seniors de s'asseoir et s'abriter, avoir accès à des sanitaires. Les gares doivent aussi être **accessibles** par **tous les modes de déplacement** notamment à vélo en les équipant de stationnement sécurisé et en aménageant des itinéraires cyclables confortables et sécurisés en rabattement sur la gare.

04

## Mailler le territoire d'itinéraires confortables, sécurisés et attractifs pour la marche et le vélo (schéma des modes actifs)

Ce maillage sera construit d'une part en **priorisant la marche et le vélo** sur une portion du réseau viaire existant (les communes choisiront et régleront, la CAE coordonne), d'autre part en traitant les points noirs de sécurité (carrefours, discontinuités). Il devra se construire prioritairement à l'échelle de chaque bassin de vie afin **d'assurer l'accès aux centralités** (gares, écoles, centre-bourgs, équipements publics). Il répondra à une **demande de loisirs, de tourisme, d'accès aux services et équipements publics** et **d'accès à la nature**. Il s'appuiera sur les trames vertes et bleues du territoire (forêts, espaces naturels, espace en eau). Le maillage via les voies secondaires n'exclut pas de sécuriser les modes actifs sur le réseau primaire.



05

### Accompagner le développement des véhicules décarbonés

Avec le SDEVE, la CAE soutient le développement du réseau de bornes de recharge des véhicules électriques.

Il s'agira notamment d'inclure les besoins des particuliers locataires et vivants en logement collectif, ainsi que de répondre aux besoins des touristes et visiteurs. Les collectivités inviteront les transporteurs, logisticiens et commerçants à décarboner les flottes de véhicules de livraison, notamment en déployant un réseau de bornes de recharge et en favorisant l'usage de véhicules légers pour "le dernier kilomètre". La CAE appuiera également le développement des filières biogaz et hydrogène sur le territoire.

06

### Accompagner le développement des services et commerces itinérants

Afin de rapprocher les services et commerces des habitants et de réduire les besoins de déplacements, la CAE soutiendra le développement des services et commerces itinérants (commerces alimentaires, services médicaux et de santé, culture et services publics...) par la communication, le soutien logistique et des appels à projets.



3.2

## Un cadre de vie amélioré, apaisé et un espace public réinventé

07

### Reconquérir l'espace public

Les gestionnaires de voirie devront apaiser les circulations notamment en récupérant de l'espace public à dédier aux piétons et aux cycles en toute occasion de travaux et d'aménagement. Une attention particulière devra être portée sur les **zones de services, de commerce, les traversées de village, et les arrêts de transport.**

La CAE et les communes installeront davantage de **mobiliers de séjour** (bancs, assises), de **WC publics** et développeront des **aménagements ludiques** et des **espaces ombragés** au droit des **gares, des arrêts de bus principaux, des zones de rencontre** et de façon générale sur l'espace public.



### Exemples

*Suppression des feux de circulation, des doubles voies et sélecteurs lorsque cela est possible, création de trottoirs traversants, création de zones étendues de traversée libre en lieu et place des passages piétons, suppression de stationnement au profit d'autres usages : aires de jeux, végétalisation, mobilier de séjour, stationnement cycles, terrasses.*

08

### Aménager des zones de rencontre

La Communauté d'Agglomération accompagnera les communes souhaitant créer et aménager des zones de rencontre, y compris en dehors des centres-villes et centres-bourgs, dans lesquelles les piétons et les cyclistes sont prioritaires sur les voitures.

Pour être efficaces, ces aménagements devront être végétalisés et intégrer du mobilier urbain adapté, ludique, appropriable par les enfants et les personnes âgées en priorité.

De plus, ces zones devront être investies par des commerces et services de proximité et animées tout au long de l'année.







11

### Systematiser une signalétique claire sur les distances et les temps de trajet à pied et à vélo

Cette signalétique sera harmonisée et systématique à l'échelle de la CAE en prenant en compte les chartes graphiques existantes.

L'utilisateur devra pouvoir tout au long de son trajet se repérer et notamment vis-à-vis des équipements (gare, équipements publics) et des centralités.

12

### Aménager les équipements de loisirs, de culture et les sites naturels

Pour mieux recevoir les familles, les jeunes et les seniors, à pied, à vélo et en transports en commun, ces équipements et sites doivent s'adapter : stationnement cycles sécurisés, cheminements piétons sécurisés, agréables et jalonnés, mobilier de séjour et aménagements ludiques. Ils doivent également intégrer des services associés : petite restauration, toilettes, table à langer, consignes.

09

### Créer des « rues aux écoles »

La Communauté d'Agglomération accompagnera les communes souhaitant aménager l'entrée des abords et les itinéraires utilisés par les élèves, afin de les sécuriser et les rendre agréables et ludiques.

Cela pourra aller jusqu'à la création de "rues aux écoles" et la piétonisation totale ou partielle de l'environnement proche des établissements scolaires.

10

### Inciter au stationnement hors voirie

Lorsqu'il y a du stationnement en ouvrage, la commune devra en améliorer la qualité : éclairage, services, signalétique, ambiance, végétalisation. Les autres communes devront prioriser la création d'aires de stationnement à proximité des centre-bourgs avec les mêmes objectifs plutôt que du stationnement sur la voirie. Ces aires de stationnement devront être conçues à la fois pour les visiteurs et les résidents.

Le cheminement vers ces aires de stationnements depuis les centre-ville et centre-bourgs devront être agréables à pied et à vélo.





# Une offre de mobilité pour tous, innovante et évolutive



13

## Créer un « abonnement général »

La CAE créera un **abonnement unique** donnant accès à tous les services de transport et de mobilités du territoire : bus, car, vélo, voiture partagée et à terme, le train. L'abonnement donnera **accès en illimité aux services de transport** et inclut la part abonnement des services vélo et voiture partagée. Il sera proposé en tarif plein et tarif réduit et est **dégressif au sein d'une même famille**.

14

## Créer pour l'ensemble de l'offre de transport et de mobilité des tarifs accessibles aux publics les plus fragiles

Il s'agit d'étendre et adapter à l'ensemble de l'offre de transport du territoire les **tarifs et réductions** existantes sur le réseau urbain Imagine. La grille tarifaire doit être lisible et la transmission de justificatifs simplifiée. D'autre part, pour les services de mobilité (location de vélo et autopartage), le cautionnement ne devra pas constituer un frein à leur usage par ces publics.

15

## Déployer un compte mobilité

La CAE mettra à disposition des usagers un **portail unique** : le "compte mobilité" permettant l'inscription et le paiement de l'ensemble des services de mobilité présents sur le territoire, via un **site internet et une application** (bus, car, train, transports scolaires, location de vélo longue et courte durée, voiture partagée, stationnement...).

16

## Poursuivre le développement des services "vélo"

La CAE continuera de développer sur l'ensemble du territoire la **location de vélos** et notamment à **assistance électrique**. La CAE et les communes planteront davantage de **stationnement sécurisé**, systématiquement intégré aux opérations d'urbanisme. Les cyclistes devront également avoir accès à des **services et équipements d'entretien et de réparation**.







20

### Poursuivre la mise en accessibilité des services de transport et de mobilité

La CAE assure l'accessibilité ses services de transport en particulier en ce qui concerne les véhicules (bus, car) et l'information. La flotte de véhicules du réseau urbain Imagine est **entièrement accessible**, les lignes régulières non urbaines reprises par la CAE en 2022 seront également exploitées avec des **cars équipés d'emplacements UFR** (Usagers en Fauteuil Roulant). Le service Cap Imagine complète ce dispositif (voir action Cap Imagine) L'accessibilité de ces services repose également sur les travaux de mise en accessibilité des espaces publics et des arrêts par les communes desservies.



17

### Proposer des services adaptés aux familles et aux seniors

Pour faciliter les déplacements des familles, des enfants et des seniors, la CAE développera des **offres adaptées** : location de **vélo-cargos**, **rosalies**, **de porteurs** et de **vélos adaptés**, **d'accessoires** (siège-bébés par exemple). Elle intégrera à l'abonnement général une **tarification dégressive** à partir du 2<sup>ème</sup> membre du foyer.

18

### Maintenir et élargir l'aide à l'acquisition d'un VAE

Dans l'optique de rendre plus accessible les vélos à assistance électrique, la CAE poursuit l'aide à l'équipement des ménages, en tenant compte des aspirations nouvelles : vélos-cargo, porteurs, vélos reconditionnés. La CAE élargira le dispositif en **soutenant la réparation et l'acquisition** de vélos musculaires en ciblant un usage pour les **déplacements du quotidien** et la **mise en sécurité** des cyclistes (éclairage, freins...).

19

### Adapter les services de transport et de mobilité aux temps du loisir

L'organisation des services de transport est principalement **adaptée aux temps scolaires**, il s'agit désormais de couvrir la demande pour **des déplacements liés aux loisirs** : la journée, le soir, le week-end, et pendant les congés scolaires. L'implantation et les itinéraires des services de mobilité devront prendre en compte **les destinations commerciales existantes, de loisirs, de culture, de sport et d'accès à la nature**. Les grilles horaires devront également être modifiées. Les villages et les zones rurales ne doivent pas seulement être des points de départ mais également **être traités comme des destinations**.

21

### Étendre le service Cap'Imagine (transport à la demande des PMR)

Le service Cap'Imagine de la CAE **transporte des Personnes à Mobilité Réduite** lorsque qu'elles ne peuvent pas emprunter les services réguliers de transport.

Ce service sera **étendu à l'ensemble du territoire**. Il fonctionnera selon la **même tarification** que les autres services de transport et proposera prioritairement des **déplacements au sein de chaque bassin de vie**, en rabattement sur les pôles-relais : principalement Charmes, Thaon-les-Vosges, Xertigny et La-Vôge-les-Bains.





22

### Développer des services de mobilité et de transport solidaire

Dans l'optique de développer des services adaptés aux besoins des publics fragiles, la CAE expérimentera différentes solutions, donc du transport à la demande solidaire, du covoiturage et/ ou stop solidaire.

Ces solutions devront s'intégrer pleinement à l'ensemble de l'offre de mobilité et pourront s'appuyer sur des initiatives associatives. La CAE interviendra sur l'organisation, la mise en relation des personnes, la communication et le financement de ces solutions.

Ces mesures composeront un plan d'action annuel de mobilité solidaire, coordonné avec les organismes publics et privés en charge de l'accompagnement des personnes en situation de vulnérabilité économique ou dont la mobilité est réduite.

23

### Promouvoir et développer les usages partagés de la voiture

La CAE incitera le grand public et les professionnels au covoiturage en développant, en faisant la promotion des solutions de mise en lien, et à travers des opérations de co-financement.

Elle favorisera l'autopartage notamment en l'intégrant à l'offre globale de mobilités et en soutenant la demande des particuliers et des professionnels.

3.4

## Vers une nouvelle culture des mobilités

24

### Accompagner les communes dans l'élaboration de Plans Communaux de Mobilité

La CAE accompagnera les communes, en tant que gestionnaire de leurs voiries et espaces publics, dans la mise en place de Plans Communaux de Mobilité et dans l'expérimentation de nouveaux aménagements en faveur de l'apaisement de la circulation, d'une meilleure prise en compte de la déambulation des déficients visuels ainsi que de la problématique de la logistique urbaine pour résoudre la problématique liée à l'augmentation du nombre de livraisons liées au e-commerce dans un espace public restreint.

En complément de la mise à disposition d'ingénierie d'accompagnement, elle mettra à disposition et soutiendra la création de mobilier tactique d'agencement des zones de rencontre et des rues aux écoles. Chaque année, la CAE proposera un appel à projet auprès des communes pour sélectionner des lieux candidats à ces expérimentations.

25

### Accompagner les élus et les personnels dans la mise en oeuvre du PDM

La CAE construira et proposera aux élus et personnels des communes et des partenaires des rendez-vous réguliers d'échanges, d'information, des voyages d'études et des temps de formation consacrés à la mise en oeuvre des orientations et actions du PDM.





26

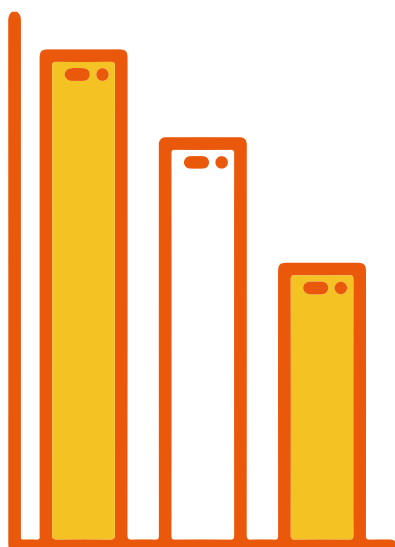
### Organiser la gouvernance et l'animation du PDM

La CAE élargira le comité des partenaires à l'ensemble des gestionnaires de voirie pour suivre la mise en oeuvre du PDM a minima une fois par an.

D'autre part, la CAE en tant qu'AOM sera consultée et émettra un avis de compatibilité avec le PDM sur les opérations d'aménagements et de travaux des gestionnaires de voirie du territoire.

La CAE organisera des réunions/ permanences de secteur ouvertes au public deux fois par an, pour échanger avec les élus, habitants et acteurs des territoires sur la mise en oeuvre du PDM, les informer des évolutions en cours ou à venir, et faire vivre le plan d'actions.

Ces moments d'échange pourront s'appuyer sur des animations et des événements du territoire.



27

### Accompagner la mise en oeuvre de plans de mobilité d'établissements scolaires

Chaque établissement scolaire sera invité à formaliser et mettre en oeuvre un Plan de Mobilité. La CAE les accompagnera en lien avec les communes dans cette démarche notamment via un kit méthodologique : aide à la réalisation d'un bilan et d'une enquête, accompagnement dans la construction d'un Plan d'actions et à la mise en oeuvre d'animations (Pédaler c'est la Santé, Savoir rouler...).

28

### Encourager et accompagner la mise en oeuvre de Plans de Mobilité Employeur

La CAE encourage les employeurs à réaliser et mettre en oeuvre des Plans de Mobilité en leur proposant un programme d'accompagnement : aide technique à la réalisation d'un diagnostic (bilan chiffré, enquête auprès des salariés), accompagnement dans la construction d'un programme d'actions et la recherche de subvention. Elle met en lien les employeurs engagés et les valorise via des offres promotionnelles concernant les services de mobilité pour leurs salariés.

29

### Créer une agence des mobilités et ses relais locaux

Pour compléter les services rendus par l'Espace Imagine, la CAE crée une agence des mobilités : guichet d'information physique et téléphonique, de vente et d'animation auprès du grand public, de l'ensemble des services de transport et de mobilités du territoire (bus, car, train, transports scolaires, location de vélo longue et courte durée, voiture partagée, stationnement...).

Elle sera implantée au droit de la gare d'Épinal et déclinée localement sous forme de relais.





30

### Simplifier les supports d'information sur les services de transport

La CAE produira une **carte simple de l'ensemble des services de transport** du territoire (bus, cars, trains, transports à la demande). Elle sera **accessible sur internet, en gare et aux principaux arrêts de bus et de cars**, ainsi que dans les lieux d'information accessibles au public (MSAP, mairies...). D'autre part, des **grilles horaires** de train, de car et de bus seront rendues **plus lisibles**.

31

### Dynamiser la communication sur l'offre de mobilités

La CAE organisera des **opérations de promotion et de conquête commerciale** de ses services, notamment via le **compte mobilité** et l'**agence des mobilités**, en ciblant les publics (familles, jeunes, seniors). La CAE associera un **maximum de relais et partenaires locaux** pour diffuser l'information au plus près des besoins et utilisera davantage de sondages et d'enquêtes auprès des usagers mobilités. Une communication spécifique sera réalisée sur la cohabitation des cyclistes et des automobilistes.

32

### Développer un réseau relais d'information des publics

La CAE organisera et soutiendra un **réseau des acteurs relais** (MSAP, Missions locales, Pôle Emploi, associations et entreprises d'insertion et de formation, assistantes sociales, MDPH) pour **mieux informer les publics fragiles** de l'offre et **mieux prendre en compte leurs besoins** spécifiques.

33

### Animer un programme d'animations ciblées

La CAE construira un **programme d'animations ciblées** en lien avec les services de culture, des équipements sportifs et de la politique sportive, l'**office du tourisme et les communes**.

Ces animations n'auront pas pour objet premier la mobilité mais devront permettre de **valoriser la marche, le vélo, les transports publics et la voiture partagée** et les potentiels de ces modes sur le territoire dans leur déroulé. Exemple : **Marches gourmandes, sorties vélo nature/patrimoine, géocaching.**

34

### Créer et animer un outil de "coaching" mobilité

A partir du Compte Mobilité, la CAE proposera un **outil de "coaching" mobilité** destiné au grand public. Développé sous forme d'**application mobile**, le "Coach Mobilité" permettra à tout un chacun de se **fixer et d'atteindre** des objectifs personnalisés de décarbonation de sa mobilité quotidienne.



#### Exemples

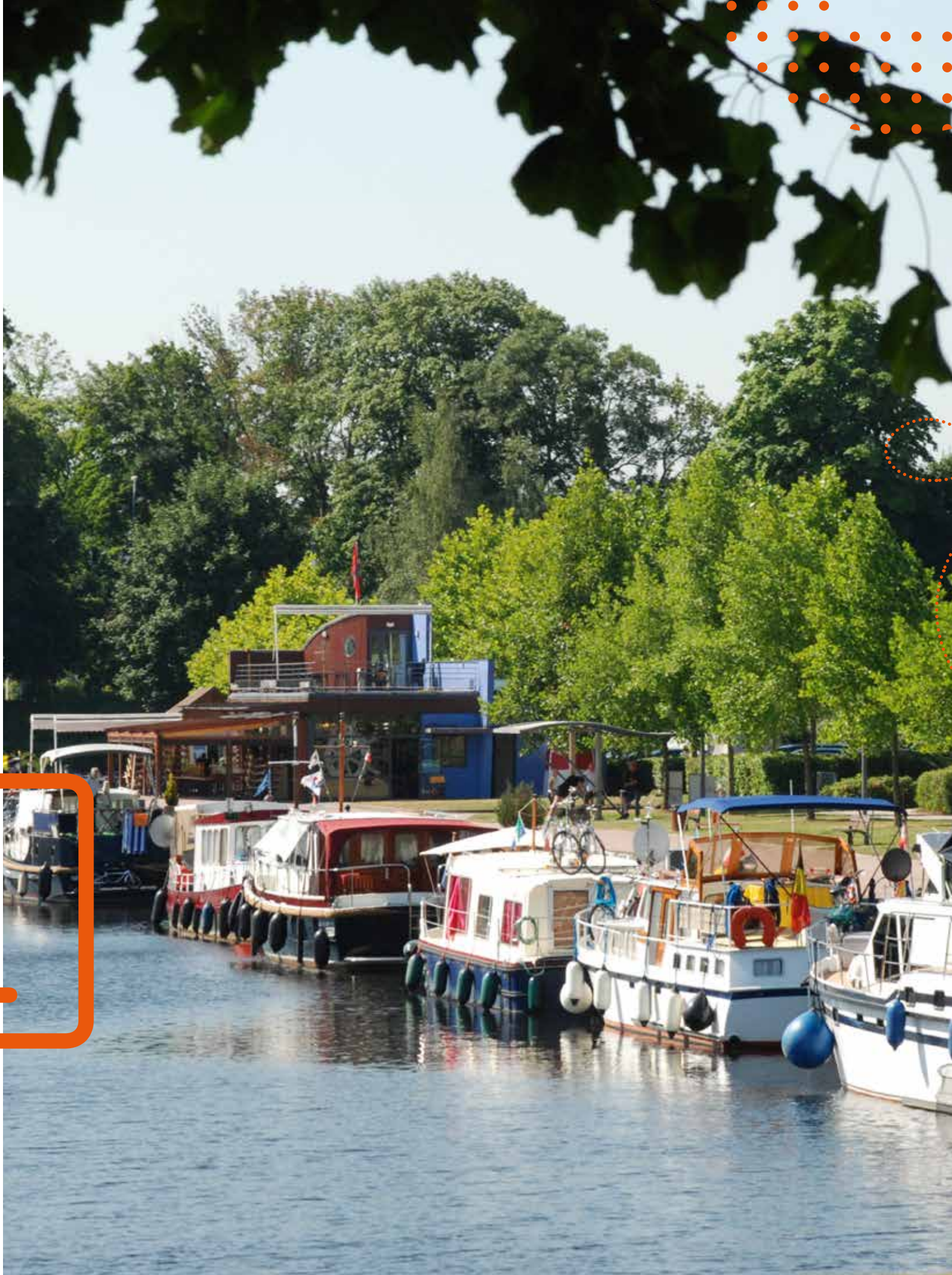
*Faire du vélo 2X par semaine, ne pas prendre sa voiture 1 jour par semaine. (Le Coach Mobilité est un projet lauréat de l'AMI national "Territoires de Nouvelles Mobilités Durables".)*





3.5

## Nouvelles actions issues de l'enquête publique et des avis des personnes publiques associées



35

### Décarboner la logistique

La CAE étudiera la faisabilité d'un **relai de logistique urbaine** permettant de décarboner le « dernier kilomètre. » i.e. la logistique de proximité. Elle étudiera également la **création d'une plateforme multimodale** sur la zone de l'Ecoparc de Chavelot et le développement du fret fluvial sur le canal des Vosges avec VNF. Elle **accompagnera les grands comptes et industriels** sur l'usage du fret ferroviaire et fluvial en **valorisant les infrastructures existantes**.

36

### Observatoire des mobilités

La CAE mettra en place un **observatoire du Plan de Mobilités** à l'issue de son adoption décrivant les moyens alloués chaque année par thématique y compris en ingénierie et personnel et décrivant les indicateurs de suivi et d'évaluations de la mise en œuvre du Plan d'actions. Il sera partagé avec l'ensemble des partenaires et le grand public.



The background features a photograph of a modern building with a prominent arched facade and large glass windows. The entire image is overlaid with a semi-transparent red color. In the upper left, there are white circular outlines. In the upper center, a grid of yellow dots is visible. In the lower left, there is a yellow zigzag pattern. The text is positioned on the right side of the image.

# SYNTHÈSE >>> DES ATELIERS D'ÉLABORATION DU plan d'action





Le tableau ci-après présente les résultats détaillés des ateliers de secteur réalisés en Novembre et Décembre 2021 à Thon les Vosges, Xertigny, La Vôge Les Bains, Epinal et Charmes. Il faut rappeler qu'il était demandé à chaque participant de proposer l'action qui lui semblait prioritaire sur son secteur et la présenter. En fin d'atelier, les participants ont été invités à voter chacun pour les 3 actions qu'ils souhaitaient soutenir.

## Ces ateliers ont permis de collecter des données nombreuses et précieuses

Un total d'une centaine d'actions proposées et présentées pour la construction du plan d'actions du PDM. Les résultats des ateliers sont également très précieux pour la mise en oeuvre à venir du PDM. Des tendances générales ont pu se dégager dans une grande cohérence de l'ensemble des propositions avec les orientations stratégiques présentées en ouverture d'atelier.

Néanmoins, des nuances importantes ont été constatées quant aux attentes des différents bassins de vie. Ce travail réalisé par secteur va permettre de « territorialiser » le travail à venir selon les attentes exprimées.

### Ainsi on observe à l'échelle de l'ensemble du territoire :

- Les actions en faveur des aménagements piétons et cyclables sont les plus attendues.

La famille des actions relatives à un schéma des modes actifs, au maillage du territoire par des itinéraires cyclables sécurisés et confortables en particulier, est celle qui se détache le plus nettement.

- Ensuite, le développement de services de mobilité solidaire se classe en deuxième position, à égalité avec l'aménagement de zones de rencontre.
- Puis, viennent un ensemble d'actions aux résultats homogènes, des actions de développement des services d'une

part et d'aménagement de l'espace public d'autre part: le nouveau schéma des transports et notamment de rabattement sur les gares et les centrebourgs, le développement des services vélos, le développement du covoiturage et de l'autopartage, l'extension du service Cap'Imagine.

- Enfin, une autre série d'actions diverses mais orientées notamment sur les scolaires et les familles collectent des soutiens significatifs : l'aménagement de rues aux écoles et des abords des établissements scolaires, l'adaptation des services de transport et de mobilités aux temps du loisir et de la culture, les plans de mobilité des scolaires, la simplification des supports d'information sur les transports, l'aménagement des gares et le renforcement des centralités à travers les documents d'urbanisme.

### Par bassin de vie, maintenant, on constate des différences importantes :

#### Sur le secteur d'Epinal :

Les aménagements en faveur des piétons et des cycles, couplés à l'aménagement de zones de rencontre se détachent nettement en tête du classement.

Viennent ensuite les attentes concernant la révision du schéma des transports et les plans de mobilité des établissements scolaires.

#### Sur le secteur de La Vôge les Bains :

Le développement du covoiturage et de la mobilité solidaire est la première attente ; vient ensuite la révision du schéma des transports couplée à une meilleure offre sur les temps du loisir, l'aménagement de la gare et l'extension du service Cap'Imagine.

#### Sur le secteur de Xertigny :

Les attentes sont davantage réparties : en priorité sur le développement des services vélos, puis de services de mobilité solidaire et enfin en ce qui concerne les aménagements cyclables.

On note également des attentes exprimées et soutenues pour une simplification des supports d'information sur les transports et une meilleure offre orientée sur les temps du loisir et de la culture (le soir et le week-end).

#### Sur le secteur de Thon-les-Vosges :

Plusieurs actions ressortent : les participants ont proposé et soutenu les actions en faveur des « rues aux écoles », de création d'un lieu de type « café-vélo » proposant des services aux cyclistes mais également de restauration et des espaces de convivialité.

L'aménagement de liaisons cyclables et piétonnes vient ensuite, suivi de l'aménagement de zones de rencontre, la création du « coach mobilités » et le renforcement des centralités dans les documents d'urbanisme.

#### Sur le secteur de Charmes :

La quasi-moitié des propositions et votes exprimés se sont portés sur l'aménagement de liaisons piétonnes et cyclables sécurisées, incluant l'aménagement du pont sur la Moselle.

La reconquête de l'espace public et l'aménagement de zones de rencontre vient appuyer cette tendance des attentes sur le secteur. Enfin, l'extension du service Cap'Imagine a également été plusieurs fois proposé et soutenu.





**Les ateliers de secteur ont été complétés par deux ateliers de concertation complémentaires :**

Un atelier destiné aux membres du Conseil de Développement, et un atelier auxquels étaient invités les partenaires du Contrat Local de Santé. Ces ateliers confirment les attentes exprimées lors des ateliers de secteur, avec parfois une vision plus technique du fait

des personnes présentes. Sont attendues en priorité les actions relatives aux nouveaux schémas de transport et de mobilités douces, les transports solidaires et le covoiturage, à la gouvernance du Plan de Mobilité et aux zones de rencontre.



**En conclusion, les ateliers ont été très productifs et instructifs :**

**01**

Le plan d'actions est construit sur la base des contributions de chacun des participants et chaque action proposée à cette occasion trouve sa place dans le plan d'actions proposé in fine, car celles-ci ont été pleinement cohérentes avec les orientations stratégiques définies par le comité de pilotage.

**02**

**Les attentes exprimées confirment :**

- Une priorité à donner sur le développement d'un environnement et de services en faveur de marche et du vélo d'une part
- Sur une meilleure prise en compte des besoins sociaux des personnes les plus vulnérables d'autre part
- Sur l'amélioration des conditions de déplacement pour tous et surtout pour les familles, les enfants et les seniors pour terminer



La mise en oeuvre du PDM devra se réaliser à l'échelle du territoire dans son ensemble mais également au sein de chaque bassin de vie.

En effet, de véritables nuances existent dans les attentes exprimées sur les priorités à donner, entre les modes actifs et la mobilité solidaire notamment. Ces attentes différenciées reflètent évidemment une réalité souvent partagée par les différents secteurs, notamment quant au renforcement de la place donnée aux piétons et aux cyclistes dans l'espace public, mais également des sujets à prioriser spécifiquement, comme la mobilité solidaire sur les secteurs sud du territoire. En ce sens, la gouvernance et le suivi du PDM devra être animée par la CAE au global et par bassin de vie.





# Les dates des ateliers du plan de mobilités



17/12/2018  
 12/11/2019  
 14/11/2019  
 21/11/2019  
 26/11/2019  
 27/11/2019  
 06/02/2020  
 10/02/2020  
 12/02/2020  
 17/02/2020  
 18/02/2020  
 18/06/2020  
 10/09/2020  
 06/11/2020  
 09/11/2020  
 13/11/2020  
 19/11/2020  
 20/11/2020  
 11/02/2021  
 23/02/2021  
 26/02/2021  
 01/03/2021  
 02/03/2021  
 04/03/2021  
 16/03/2021  
 24/03/2021  
 13/04/2021  
 15/04/2021

COPIL PDU - analyse des bassins de mobilité (SCALEN)  
 Atelier PDU - LOM mobilité inclusive et accessibilité  
 Atelier PDU - LOM modes actifs  
 Atelier PDU - LOM Transports en commun  
 COPIL PDU - analyse des bassins de mobilité (SCALEN)  
 Atelier PDU - LOM Offre globale de mobilité  
 Permanence atelier schéma cyclable - secteur pôle urbain  
 Permanence atelier schéma cyclable - secteur pôle urbain  
 Permanence atelier schéma cyclable - secteur Xertigny  
 Permanence atelier schéma cyclable - secteur Charmes  
 Schéma cyclable groupe de travail  
 COPIL schéma cyclable  
 COPIL schéma cyclable  
 Schéma cyclable groupe de travail  
 Atelier schéma cyclable secteur Epinal  
 Atelier schéma cyclable secteur Xertigny  
 Atelier schéma cyclable secteur Charmes  
 Atelier schéma cyclable secteur Centre  
 COPIL PDM - lancement étude CODRA  
 Atelier PDM - secteur Thaon  
 Atelier PDM - Secteur Epinal  
 Atelier PDM - secteur Charmes  
 Atelier PDM - secteur Xertigny  
 Atelier PDM - secteur La Voge Les Bains  
 Atelier PDM - secteur Charmes bis  
 groupe de travail PDM  
 COPIL schéma cyclable  
 COPIL PDM - diagnostic

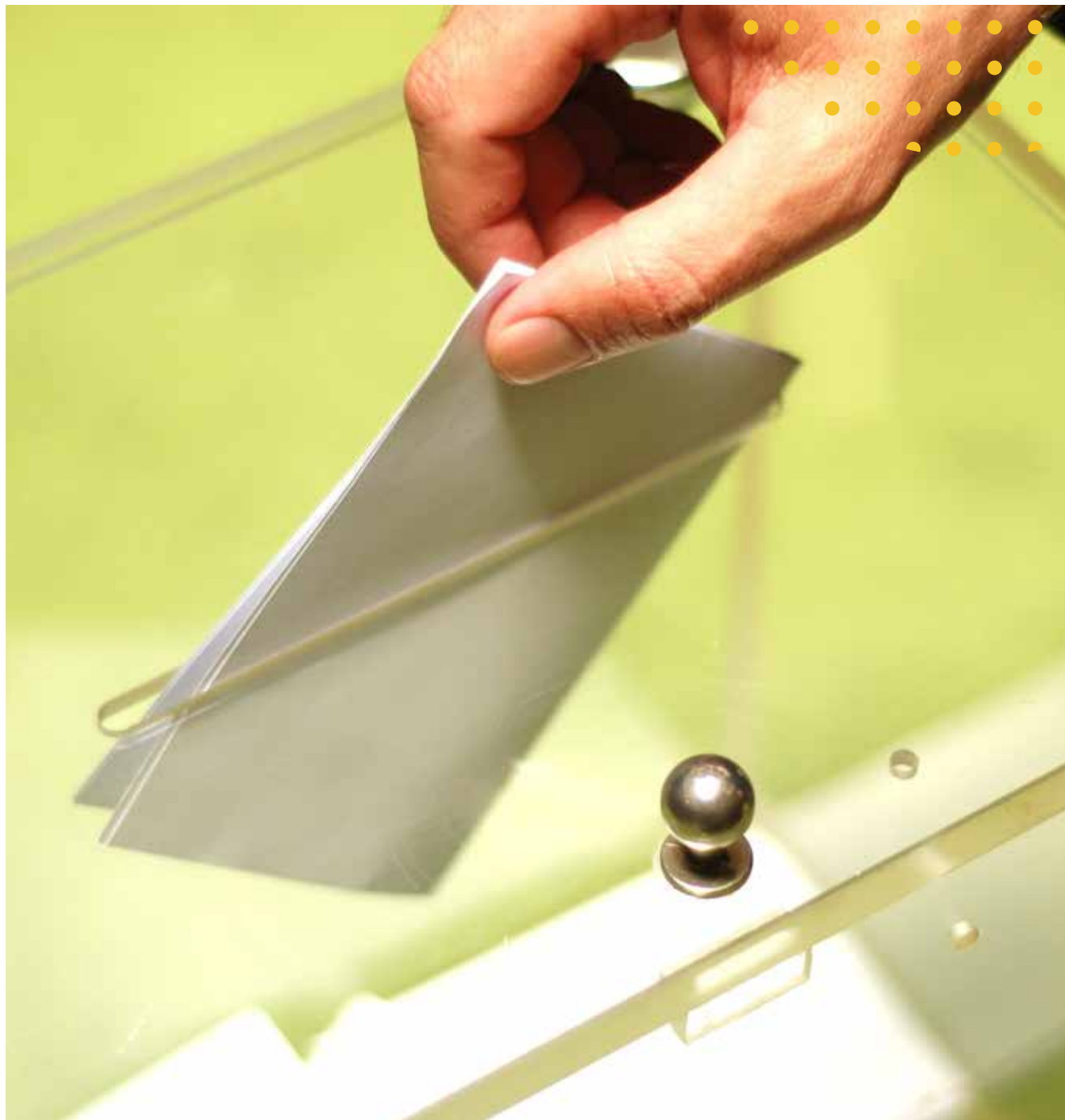
29/06/2021  
 08/09/2021  
 13/09/2021  
 14/09/2021  
 21/09/2021  
 22/09/2021  
 21/10/2021  
 02/11/2021  
 04/11/2021  
 02/12/2021  
 08/12/2021  
 14/12/2021  
 18/11/2021  
 21/12/2021  
 11/01/2022  
 24/01/2022  
 02/05/2022  
 09/05/2022  
 19/05/2022  
 30/05/2022  
 31/05/2022  
 07/06/2022  
 15/06/2022  
 28/06/2022  
 28/06/2022  
 08/07/2022  
 27/07/2022  
 30/06/2022  
 11/07/2022  
 29/07/2022  
 28/06/2022  
 08/07/2022  
 27/08/2022  
 29/08/2022  
 30/06/2022  
 30/07/2022  
 04/07/2022  
 11/07/2022  
 30/07/2022  
 26/09/2022  
 05/12/2022

COPIL PDM - Enjeux et intégration du schéma cyclable  
 Voyage d'étude en Suisse  
 Atelier stratégie PDM  
 Atelier stratégie PDM  
 Atelier stratégie PDM  
 Atelier stratégie PDM  
 COPIL PDM Orientations stratégiques  
 Atelier Plan d'actions - secteur THAON  
 Atelier Plan d'actions - secteur Xertigny  
 Atelier Plan d'actions - secteur La Voge les Bains  
 Atelier Plan d'actions - Conseil de Développement  
 Atelier Plan d'actions - secteur Epinal  
 Atelier PDM - Contrat Local de Santé  
 Atelier Plan d'actions - Secteur Charmes  
 Commission Mobilités - présentation du projet de PDM  
 Conseil Communautaire - projet de PDM arrêté à l'unanimité  
 Comité des partenaires- projet PDM  
 réunion d'information secteur La Voge les Bains  
 réunion d'information secteur Thaon Les Vosges  
 réunion d'information secteur Xertigny  
 réunion d'information PDM secteur Olima  
 réunion d'information PDM secteur de Charmes  
 réunion d'information PDM secteur Epinal  
 Ouverture de l'enquête publique  
 Enquete publique - permanence Charmes  
 Enquete publique - permanence Charmes  
 Enquete publique - permanence Charmes  
 Enquete publique - permanence Thaon les Vosges  
 Enquete publique - permanence Thaon les Vosges  
 Enquete publique - permanence Thaon les Vosges  
 Enquête publique - permanence Epinal MDHT  
 Enquête publique - permanence Epinal MDHT  
 Enquête publique - permanence Epinal MDHT  
 Enquête publique - permanence Epinal MDHT  
 Enquête publique - permanence Xertigny  
 Enquête publique - permanence Xertigny  
 Enquête publique - permanencen La Voge les Bains  
 Enquête publique - permanencen La Voge les Bains  
 Cloture de l'enquete publique  
 Remise des conclusions du commissaire enquêteur - avis favorable  
 Conseil Communautaire adoption du PDM



4.3

# Tableau des votes de soutien aux actions proposées



N° ACTION	THÈME ACTION	LVLB	Epinal	Xertigny	Thaon	Charmes
4	Schéma des modes actifs (marche,vélo)	2	53	8	7	48
22	Mobilité solidaire	12	4	13	4	3
8	Aménager des zones de rencontre	0	19	0	8	9
2	Nouveau schéma des transports	5	12	6	4	3
16	Développement services vélo	1	7	16	4	
7	Reconquérir l'espace public	0	8	0	5	15
9	Rues aux écoles	0	10	0	15	
21	Etendre Cap'Imagine	4	0	3	2	14
27	Plans de mobilité établissements scolaires	0	12	3	0	6
23	Développer le covoiturage et l'autopartage	14	1	0	0	0
19	Adapter les services aux temps du loisir	4	0	6	4	0
29	Agence des mobilités	0	1	0	12	0
30	Supports d'information simplifiée	0	0	7	5	0
34	Coach Mobilités	0	0	0	10	0
3	Aménager les gares	4	1	0	5	0
1	Renforcer les centralités (docs d'urbanisme)	0	0	1	9	0
11	Signalétique vélo-marche	0	0	2	3	4
26	Gouvernance élargie et territorialisée	0	1	0	4	0
10	Stationnement hors voirie	0	0	0	5	0
6	Services itinérants	0	0	5	1	0
12	Aménager les sites de loisirs-culture-nature	0	3	4	0	0
33	Programme d'animations ciblé	2	2	0	0	0
13	Abonnement général	0	0	0	4	0
18	Aide à l'achat de VAE	0	1	3	0	0
28	Plans de mobilité employeurs	0	3	0	0	0
20	Mise en accessibilité	0	0	0	0	0
14	Tarifcation accessible	0	1	0	0	0
31	Dynamiser la communication	0	0	0	0	0
32	Réseau de relais d'information au public	0	0	0	0	0
5	Véhicules décarbonés	0	0	0	0	0
15	Compte mobilité	0	0	0	0	0
17	Services adaptés aux familles et seniors	0	0	0	0	0
24	Plans communaux de mobilité	0	0	0	0	0
25	Formations élus et personnels	0	0	0	0	0





## Annexe : Composition des différents groupes de travail

### Comités de Pilotage du Plan de Mobilité et du Schéma Directeur cyclable :

- Préfecture des Vosges : M. Yves SEGUY, Préfet des Vosges
- Conseil Régional : M. Jean ROTTNER, Président de la Région Grand-Est
- Conseil Départemental : M. François VANNON, Président du Conseil département des Vosges
- PETR du Pays d'Épinal : M. VILLEMIN, Président du PETR du Pays d'Épinal
- Mesdames et Messieurs les Maires des 78 communes de la CAE
- ADEME : M. Jérôme BETTON, Directeur Régional
- Banque des territoires : M. Patrick François, Directeur Régional

- ATMO Grand Est : M. Jean-François HUSSON, Président
- Chambre de Commerce et d'Industrie des Vosges : M. Gérard CLAUDEL, Président
- Conseil de Développement de la Communauté d'Agglomération d'Épinal : Madame et Monsieur les Vice-Présidents
- Comité de Liaison et d'Intérêt de Quartier d'Épinal : Monsieur Patrick PELINGRE, Président
- FNAUT Grand Est : M. François GIODANI, Président
- Vosges Mobilités Actives : M. Gwenaël MENGUY, Président de l'association VMA
- Employeurs engagés dans un Plan de Mobilité Employeur

### Voyage d'étude :

#### Étaient présents :

- Monsieur Michel HEINRICH
- Monsieur Patrick NARDIN
- Monsieur René ALEXANDRE (Xertigny)
- Monsieur Dominique ANDRES (Épinal)
- Monsieur Patrick BOEUF (Charmes)
- Monsieur Frédéric DREVET (La-Vôge-les-Bains)
- Madame Anne-Sophie MONANGE (Golbey)
- Monsieur Christian VITU (Raon-aux-Bois)



### Ateliers d'élaboration de la stratégie Mobilités

#### Étaient présents :

- Monsieur Michel HEINRICH
- Monsieur Patrick NARDIN
- Monsieur René ALEXANDRE (XERTIGNY)
- Monsieur Patrick BOEUF (Charmes)
- Monsieur Frédéric DREVET (La-Vôge-les-Bains)
- Madame Carle DUFOUR (Thaon-les-Vosges)
- Madame Bernadette MARQUIS (Domèvre-sur-Avière)
- Madame Anne-Sophie MONANGE (Golbey)
- Monsieur Yannick PAYOT (Thaon-les-Vosges)
- Madame Stéphanie POIRIER (Hadol)
- Monsieur Jean RACINE (Arches)
- Monsieur Jean-Claude THIRIAT (Arches)
- Monsieur Christian VITU (Raon-aux-Bois)





**BILAN >>>  
DE L'ENQUÊTE  
PUBLIQUE**



# Le bilan d'enquête

## En ce qui concerne les PPA, aucun avis défavorable n'a été formulé à l'égard du PDM.

Au contraire on relève les avis favorables des nombreuses communes de la CAE qui ont souhaité délibérer sur le PDM, ainsi que les avis favorables et très complets notamment de l'État et de la Mission Régionale d'Autorité Environnementale. Ces derniers ont souligné la qualité et l'ambition du projet, et formule des remarques que la CAE intègre au document final mais également à l'animation de sa mise en œuvre et de son suivi.

## En ce qui concerne l'enquête publique, celle-ci a été contrôlée par Mme Spinato désignée commissaire enquêtrice suite à la saisine du tribunal administratif par la CAE.

Elle s'est déroulée du mardi 28 juin 2022 à 9h00 au samedi 30 juillet 2022 à 17h00 conformément à l'Arrêté N°2022/17 du 10 mai 2022 pris par le Président de la Communauté d'Agglomération d'Epinal.

Au total, comme prévu dans l'arrêté de prescription d'enquête, quatorze permanences ont été assurées par la commissaire enquêtrice dans les communes de Charmes, Thaon les Vosges, Epinal, Xertigny et La Vôge les Bains. Ont été relevées 39 contributions dont 18 via le registre dématérialisé (sur internet).

*Le Conseil Communautaire du 24 Janvier 2022 a arrêté le projet de Plan de Mobilités (PDM) de la CAE à l'unanimité. Pour ce Plan de Mobilité volontaire, la CAE a également choisi de le soumettre à l'avis des Personnes Publiques Associées ainsi qu'à une enquête publique.*



## AVIS FAVORABLE.

Dans son PV remis à la CAE (annexé), la commissaire enquêtrice a conclu que l'organisation et le déroulement ont été réalisés de manière satisfaisante et que les dispositions réglementaires autour de cette enquête ont été respectées.

Dans son rapport de conclusions définitif remis le 16 septembre 2022 à la CAE, le commissaire enquêteur émet un **AVIS FAVORABLE** pour le projet d'élaboration du Plan de Mobilités de la communauté d'Agglomération d'Epinal, assorti de deux recommandations :

### Recommandation 1 :

Je recommande à la CAE d'inciter les petites communes à s'approprier le PDM si le projet se poursuit et veiller à l'offre de mobilités pour des communes qui en manifestent le besoin ; et les accompagner après l'approbation du PDM, afin que leurs documents d'urbanisme puissent être compatibles avec le PDM dans les délais indiqués.

### Recommandation 2 :

Je recommande que les indicateurs de suivi du PDM (que certains participants ont souligné à l'enquête publique) soient mis à disposition des acteurs et les habitants de la CAE.

La CAE a réalisé et transmis un document de réponse (annexé) qui reprend l'ensemble des observations recueillies et qui formule les actions et correctifs intégrés au Plan de Mobilités.





**Pour toute information sur le  
Plan de Mobilités, contactez nous :**

Communauté d'Agglomération d'Épinal  
1 Avenue DUTAC 88000 EPINAL

03 29 37 54 60

[contact-cae@agglo-epinal.fr](mailto:contact-cae@agglo-epinal.fr)



**Et retrouvez tous vos services  
de mobilités :**

Agence des Mobilités  
Gare routière d'Épinal – Avenue du Général de Gaulle

03 56 32 12 12

[mobilites@agglo-epinal.fr](mailto:mobilites@agglo-epinal.fr)

**PLAN DE  
MOBILITÉS  
RÉALISÉ AVEC LE  
SOUTIEN DE :**



**BANQUE des  
TERRITOIRES**  
GROUPE CAISSE DES DÉPÔTS