

Le Président du Conseil régional
Franck LEROY

Strasbourg,
le 27 OCT. 2025

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

Monsieur Jérôme KLEIN
Président
Communauté de Communes du Pays du
Santois
21 RUE DE LA GARE
54116 TANTONVILLE

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

Monsieur le Président,

Dans un courrier en date du 24 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 18 actions en réponse aux 7 enjeux identifiés 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.

Veillez agréer, Monsieur le Président, l'assurance de mes sentiments les meilleurs.

Bien cordialement .



Annexe — Avis du Conseil Régional

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

- Enjeu n°1 : Développer l'offre de transports collectifs (routiers et ferrés) et l'intermodalité, actuellement inadaptées aux besoins et défailante

- o Action 1 : Porter auprès de la Région une amélioration de l'offre sur les lignes de cars

Point de vigilance :

Il sera possible d'envisager, en lien avec la CC du Pays du Saintois, la création de services de rabattements par véhicules adaptés sur les lignes R580 et O6C, pour les petites communes du périmètre Saxion-Sion.

- Enjeu n°1 : Développer l'offre de transports collectifs (routiers et ferrés) et l'intermodalité, actuellement inadaptées aux besoins et défailante

- o Action 3 : Suivre la réouverture et la desserte proposée sur la ligne 14, et aménager les haltes de Ceintrey et Vézelize en véritables PEM pour le territoire.

Point de vigilance :

La ligne ouvrira avec la desserte fixée dans la concession mais une éventuelle évolution de l'offre pourra être étudiée postérieurement à l'ouverture de la ligne au regard de son fonctionnement (offre/fréquentation). Les démarches visant à aménager les points d'arrêt en PEM sont engagées et accompagnées par la Région Grand Est.

La ligne de car R580 FLUO54, adossée partiellement à l'itinéraire de la ligne ferroviaire, transporte à plus de 70% des usagers scolaires sectorisés sur les établissements scolaires de Vandoeuvre-les-Nancy et Nancy, Elle les dessert via la CC Moselle et Madon. Cette ligne pourrait desservir la gare de Ceintrey, si un point d'arrêt est aménagé en retrait de la RD913.

Les autres actions relevant de la compétence de la CC du Pays du Saintois reçoivent un avis positif de la Région Grand Est : TAD, guide de la mobilité, communication, aménagements cyclables et services vélo, covoiturage/autopartage.



Nancy, le 29/09/2025

M. JEROME KLEIN
PRESIDENT DE LA CC DU PAYS
DU SAINTOIS
21 RUE DE LA GARE
54117 TANTONVILLE

Réf : FPZ/IBA – 25-118 – Courier_Avis_CD54_PDMS_CCPS2025
Dossier suivi par Frederic Perrollaz
Direction Infrastructures et Mobilité / Service Nouvelles mobilités
Tel : 03 83 94 58 46
Courriel : fperrollaz@departement54.fr
www.meurthe-et-moselle.fr

Objet : Plan de Mobilité Simplifié et sa déclinaison en Schéma Directeur Cyclable

Monsieur le Président,

C'est avec un grand intérêt que le Département du Meurthe-et-Moselle a pris connaissance de votre Plan de Mobilité Simplifié et de votre Schéma Directeur Cyclable élaborés à l'échelle du territoire du Pays du Saintois.

Je tiens à saluer la qualité et la richesse de ce document, qui traduit une réelle volonté d'agir en faveur d'une mobilité plus durable, plus sûre et plus accessible pour l'ensemble des habitants. L'étude montre également que les infrastructures existantes pour les piétons et cyclistes sont encore trop limitées ou dégradées, ce qui freine leur usage quotidien. La clarté des données chiffrées, notamment sur les parts modales et les perspectives de report, renforce la pertinence de ce diagnostic.

L'approche globale retenue – combinant transports collectifs, covoiturage, mobilités actives, services solidaires et actions de sensibilisation – constitue une réponse cohérente aux enjeux sociaux, environnementaux et économiques de notre territoire.

En particulier, je note avec satisfaction :

- La volonté de développer un maillage cyclable structuré et interconnecté, garantissant sécurité et continuité des parcours, notamment grâce à votre objectif de 96 km d'aménagements,
- L'importance accordée à la sécurisation des routes départementales, qui deviendront progressivement de véritables corridors multimodaux,
- La place donnée à l'intermodalité (gares, pôles d'échanges, stationnements vélo, connexions aux transports collectifs),

- Les actions visant à réduire l'autosolisme et à favoriser l'équité territoriale grâce au transport à la demande et aux services solidaires.

Concernant les routes départementales, je mesure pleinement les conséquences positives des aménagements prévus :

- Une amélioration sensible de la sécurité routière, grâce à des dispositifs de signalisation, d'apaisement et de partage de la voirie,
- Une valorisation des axes départementaux, qui deviendront supports de mobilités douces et itinéraires cyclotouristiques attractifs, contribuant également à l'image et au dynamisme touristique du territoire,
- Une meilleure complémentarité entre infrastructures, automobile et modes actifs, répondant aux attentes croissantes des habitants.

Le Département est toujours attentif à la complémentarité des déplacements et des mobilités par les autorités compétentes qui œuvrent au quotidien pour offrir des services publics de qualité à leurs concitoyens. Je suis particulièrement attentive à l'intermodalité future qui sera développée avec la ligne 14 Nancy-Contrexéville, très attendue par vos habitants. Sur ce sujet, j'attire votre attention sur l'importance du rabattement de vos aménagements cyclables vers les gares de Ceintrey et Vézelize, sans oublier, à proximité de votre territoire, la gare de Bayon. J'accorde également de l'importance à l'optimisation des trajets automobiles par le covoiturage, et à ce sujet, je pense que l'axe structurant de la RN57 qui traverse votre territoire pourrait offrir des opportunités d'aménagements complémentaires à ceux déjà réalisés.

Plus particulièrement, je me réjouis de votre volonté de contribuer au réseau cyclable continu et sécurisé de Meurthe-et-Moselle comptant d'ores et déjà 700 km. Cette ambition de création d'un maillage global de 96 km d'itinéraires cyclables s'inscrit pleinement dans les objectifs de notre Plan vélo. Vous pourrez pour cela compter sur le soutien technique et financier du Département à hauteur de 30% maximum du coût de vos projets d'infrastructures cyclables.

Il est toutefois important de souligner que le Département est uniquement gestionnaire de la voirie départementale et n'a pas la compétence en termes de mobilités actives. Il appartient donc aux communes compétentes en matière de voirie ou les Autorités Organisatrices de la Mobilité (AOM) de mettre en œuvre leur schéma cyclable.

Aussi, je vous assure de la volonté du Département de travailler en partenariat et en proximité avec les communes ou AOM pour accompagner la mise en œuvre progressive de ce plan et en particulier de ce schéma cyclable, notamment dans la perspective de la réalisation des aménagements envisagés sur nos routes départementales. Il peut mettre à disposition son domaine routier départemental par conventionnement. La recherche de solutions techniques adaptées et durables, en toute cohérence avec nos dispositifs d'accompagnement départementaux est indispensable à la réalisation de vos projets.

Je suis particulièrement attentive à vos propositions d'itinéraires cyclables et à leurs interactions avec le réseau routier départemental. Sur ce sujet, j'attire votre attention sur les points suivants :

- 22.2 : Roville-devant-Bayon <> Bayon : les équipes du Département collaborent avec les communes de Bayon et Roville devant Bayon, accompagnées par notre agence d'ingénierie départementale (MMD 54) dans la réalisation d'une étude de faisabilité de cet itinéraire,

- 14 : Ceintrey et Voinémont : l'installation d'un encorbellement sur un pont départemental nécessite une étude de faisabilité préalable réalisée en concertation avec notre service « Pont, structures et ouvrages »,
- 7 : Quevilloncourt <> Gare de Vézelize : au niveau de la traversée de la RD 904 à Quevilloncourt, il serait préférable de poursuivre l'aménagement jusqu'à hauteur de la rue de la gare sur l'accotement. Cela permettra de réaliser une traversée perpendiculaire à la route. La traversée se ferait ainsi à une distance plus grande du virage, sécurisant la traversée.
- Concernant la création d'une voie verte sur trottoir en agglomération, nous vous rappelons qu'« un trottoir ne peut pas être considéré comme une voie verte » (*Certu, Fiche Vélo n°4*).
- Concernant l'aménagement de type « couloir de courtoisie », ne correspondant pas à un aménagement réglementaire, celui-ci ne pourrait être autorisé sur le domaine routier départemental,
- Concernant les CVCB, les voiries avec une bonne covisibilité sont à privilégier. Le cas échéant, il sera nécessaire de supprimer les masques à la visibilité.

Je vous remercie d'avoir tout au long de la démarche engagée, associé notre collectivité.

Vous assurant de notre soutien à ce projet ambitieux et structurant pour l'avenir du Pays du Saintois, je vous prie d'agréer, Monsieur le Président, l'expression de mes salutations distinguées.



Audrey BARDOT
2025.09.25 16:52:23 +0200
Ref:9484500-14276531-1-D
Signature numérique
Pour la présidente et par délégation,
Vice-Présidente, déléguée aux
Infrastructures et aux mobilités

Audrey BARDOT

Blainville le 15 septembre 2025

Monsieur Jérôme KLEIN
Président de la Communauté de Communes
du Pays du Saintois
21 Rue de la Gare
54116 TANTONVILLE

Affaire suivie par : Florence LACOUR
Objet : Plan de mobilité simplifié CCPS
Réf. : DP/MM/FA/2025/

Monsieur le Président, Cher Collègue,

Nous avons pris connaissance avec intérêt du Plan de mobilité simplifié de la Communauté de Communes du Pays du Saintois que vous nous avez fait parvenir et vous en remercions.

A sa lecture, nous pouvons vous faire part des remarques suivantes :

- Dans le cadre du Schéma Directeur Cyclable : il serait opportun de faire un travail en lien avec la CC3M sur les « portes d'entrée » que sont les communes de Velle sur Moselle et Crevéchamps, notamment avec la halte repos de la voie bleue. Il est important de ne pas se limiter uniquement à l'entrée par Bayon.

- Nous regrettons que le bureau d'études n'ait pas pris l'attache de la CC3M pour l'étude du secteur limitrophe Bayon / Velle sur Moselle / Crevéchamps qui participe également au bassin de vie de plusieurs communes de la CCPS.

Nous restons à votre disposition afin de travailler en collaboration sur ces thématiques pour le bien être de nos habitants.

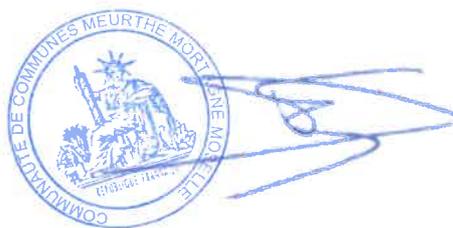
Nous vous prions d'agréer, Monsieur le Président, Cher Collègue, l'expression de nos sincères salutations.

Le Vice Président en charge de
l'Aménagement du Territoire,



Olivier MARTET

Le Président,



Philippe DANIEL

REPUBLIQUE FRANCAISE

AUTREY SUR MADON

ARRONDISSEMENT NANCY

**EXTRAIT DU REGISTRE DES DELIBERATIONS
DU CONSEIL MUNICIPAL DE LA COMMUNE**

DEPARTEMENT DE MEURTHE
ET MOSELLE

Séance du 08 octobre 2025

NOMBRE DE MEMBRES

En exercice : 09
Présents : 08
Votants : 09

L'an deux mille vingt cinq, le 08 octobre à 20 H30
le conseil municipal, régulièrement convoqué, s'est réuni
dans le lieu habituel de ses séances, sous la Présidence
de Vincent PEULTIER, Maire.

DATE DE CONVOCATION

03/10/2025

Tous les conseillers sont présents sauf Samuel
GARCIA-PARRILLA excusé, qui a donné pouvoir
à Christelle MAÏAUX.

DATE AFFICHAGE
10/10/2025

A été nommée secrétaire : Christelle MAÏAUX

31-2025

5. Institutions et vie politique
5.7 Intercommunalité

PLAN DE MOBILITÉ SIMPLIFIÉ

La Communauté de Communes du Pays du Saintois s'est engagée dans l'élaboration d'un Plan de Mobilité Simplifié (PdMS) et d'un Schéma Directeur Cyclable (SDC) depuis septembre 2023 en collaboration avec la Communauté de Communes du Pays de Colombey et du Sud Toulousain. Le PdMS 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 vise à définir les ambitions de la CCPCST en matière de politique en faveur des transports en commun, des modes actifs et des modes de déplacements alternatifs à l'automobile. Ce plan de mobilité simplifié, incluant un schéma directeur cyclable a fait l'objet d'une large concertation avec les communes, les partenaires institutionnels, ainsi qu'avec les représentants du monde économique, les habitants du territoire les associations et les AOM limitrophes. Ainsi, plusieurs outils ont été mobilisés tout au long de l'étude : questionnaires, ateliers de co-construction et conférence des maires.

Le projet de Plan de Mobilité annexé à la présente délibération est composé du diagnostic, de la démarche de concertation mise en œuvre ainsi que des orientations stratégiques retenues dans le plan d'actions. Ainsi le programme d'actions du plan de mobilité s'articule autour de 7 enjeux stratégiques, déclinés en 18 actions opérationnelles :

Enjeu 1 : Développer l'offre de transports collectifs (routiers et ferrés) et l'intermodalité, actuellement inadaptées aux besoins et défaillante

1 -Porter auprès de la Région une amélioration de l'offre sur les lignes de car

2 -Etudier la faisabilité d'une offre de transport à la demande (TAD) pour permettre de répondre aux besoins essentiels de déplacements à l'échelle de la CC

3 -Suivre la réouverture et la desserte proposée sur la ligne 14, et aménager les haltes de Ceintrey et Vézelize en véritables PEM pour le territoire

Enjeu 2 : Améliorer la communication et l'information

4 -Créer un guide mobilité à l'échelle de la CC afin de rassembler et de faire connaître toutes les offres et services de mobilité

5 -Organiser des événements pour promouvoir les solutions alternatives de mobilité et encourager le changement de comportement

Enjeu 3 : Répondre au manque d'infrastructures vis-à-vis des modes actifs et la sécurisation de la pratique

6 -Développer un vrai maillage d'aménagements cyclables en mettant en œuvre les itinéraires prioritaires définis dans le SDC

7 -Développer un stationnement vélo adapté aux besoins

8 -Engager une étude de faisabilité d'un itinéraire cyclotouristique Est-Ouest permettant de faire le lien entre la Meuse à Vélo et La Voie Bleue (V50) traversant la CCPCST et la CCPS

9 -Développer le programme « savoir rouler à vélo » dans les écoles pour apprendre à circuler en toute autonomie

Enjeu 4 : Limiter l'autosolisme

10 -Démocratiser le covoiturage en favorisant et sécurisant la mise en relation des covoitureurs

11 -Mettre en place une ou des lignes de covoiturage avec des arrêts sécurisés en lien avec Moselle & Madon et le Grand Nancy

Enjeu 5 : Diversifier les services de mobilité

12 -Expérimenter la mise place de véhicules en autopartage avec ou sans permis

13 -Proposer un service de location moyenne/longue durée de VAE à destination des habitants

14 -Développer des services vélos en s'appuyant sur l'implantation d'une association locale d'usagers du vélo

Enjeu 6 : Réduire le coût de la mobilité pour l'utilisateur

15 -Développer des tarifs solidaires, forfaits familles, voire la gratuité des transports selon les usagers

16 -Développement une offre de location multimodale solidaire (VAE, 2RM, voiture, voiture sans permis...) à l'échelle du territoire

Enjeu 7 : Lutter contre l'isolement (social et géographique) et diminuer les besoins de déplacements

17 -Encourager et accompagner le développement d'un panel de services de proximité et/ou itinérants et/ou à distance pour limiter les besoins de déplacements et l'immobilisation subie

18 -Diversifier les services de mobilité solidaire et l'accompagnement des personnes à mobilité réduite (plateforme de mobilité solidaire type wimoov, garage et auto-école solidaire...).

À la suite de l'arrêt du Plan de mobilité simplifié, le document sera transmis aux personnes publiques mentionnées à l'article L1214-36-1 du code des transports pour avis dans un délai de 3 mois conformément au R1214-12 du code des transports.

Le Plan de mobilité simplifié et le schéma directeur cyclables seront ensuite mis à disposition du public.

Vu le Code Général des Collectivités Territoriales ;

Vu la loi n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 dite Loi d'Orientation des Mobilités

Vu l'article L1214-36-1 et R1214-12 du Code des Transports définissant les modalités d'élaboration du

Plan de Mobilité Simplifié ;

Vu la délibération du 05 octobre 2023 de la communauté de communes du Pays du Saintois prescrivant l'élaboration d'un Plan de mobilité simplifié comprenant un schéma directeur cyclable ;

Vu la délibération du 03 juillet 2025 de la communauté de communes du Pays du Saintois arrêtant le Plan de mobilité simplifié comprenant un schéma directeur cyclable ;

Après en avoir délibéré, le Maire propose de donner un avis favorable au dossier de Plan de mobilité simplifié et de schéma directeur cyclable annexé à la présente délibération.

La secrétaire de séance
Christelle MAÏAUX



Le Maire
Vincent PEULTIER



NOMBRES DE MEMBRES		
Afférents au Conseil Municipal	En Exercice	Qui ont pris part à la délibération
07	07	07

Date de la convocation
08/10/2025

Date d'affichage
22/10/2025

CCPS
Plan de mobilité simplifié et
schéma directeur cyclable

19/2025

Nomenclature : *5 Institutions et vie politique*
5.7 Intercommunalité

COMMUNE DE BOUZANVILLE
SÉANCE DU 16 OCTOBRE 2025

L'an deux mil vingt-cinq, le 16 octobre à vingt heures trente, le Conseil Municipal de cette commune, régulièrement convoqué, s'est réuni au nombre prescrit par la loi, dans le lieu habituel de ses séances, sous la présidence de Mme. Nicole BELLOT, Maire.

PRÉSENTS :

Ms Laurent BONTEMPS, David CERQUEIRA, Fernand JEANDEL, Jean-Claude GIRARD et Jean-Luc MOREL

POUVOIR : Mr Michel MOHRING à Mr Jean Luc MOREL

ABSENT : néant

Mr David CERQUEIRA a été élu secrétaire.

La Communauté de Communes du Pays du Saintois s'est engagée dans l'élaboration d'un Plan de Mobilité Simplifié (PdMS) et d'un Schéma Directeur Cyclable (SDC) depuis septembre 2023 en collaboration avec la Communauté de Communes du Pays de Colombey et du Sud Toulinois.

Le PdMS 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 vise à définir les ambitions de la CCPCST en matière de politique en faveur des transports en commun, des modes actifs et des modes de déplacements alternatifs à l'autosolisme. Ce plan de mobilité simplifié, incluant un schéma directeur cyclable a fait l'objet d'une large concertation avec les communes, les partenaires institutionnels, ainsi qu'avec les représentants du monde économique, les habitants du territoire les associations et les AOM limitrophes. Ainsi, plusieurs outils ont été mobilisés tout au long de l'étude : questionnaires, ateliers de co-construction et conférence des maires.

Le projet de Plan de Mobilité annexé à la présente délibération est composé du diagnostic, de la démarche de concertation mise en œuvre ainsi que des orientations stratégiques retenues dans le plan d'actions. Ainsi le programme d'actions du plan de mobilité s'articule autour de 7 enjeux stratégiques, déclinés en 18 actions opérationnelles :

Enjeu 1 : Développer l'offre de transports collectifs (routiers et ferrés) et l'intermodalité, actuellement inadaptées aux besoins et défaillante

- 1 -Porter auprès de la Région une amélioration de l'offre sur les lignes de car
- 2 -Etudier la faisabilité d'une offre de transport à la demande (TAD) pour permettre de répondre aux besoins essentiels de déplacements à l'échelle de la CC
- 3 -Suivre la réouverture et la desserte proposée sur la ligne 14, et aménager les haltes de Ceintrey et Vézelize en véritables PEM pour le territoire

Enjeu 2 : Améliorer la communication et l'information

- 4 -Créer un guide mobilité à l'échelle de la CC afin de rassembler et de faire connaître toutes les offres et services de mobilité
- 5 -Organiser des événements pour promouvoir les solutions alternatives de mobilité et encourager le changement de comportement

Enjeu 3 : Répondre au manque d'infrastructures vis-à-vis des modes pratiques

6 -Développer un vrai maillage d'aménagements cyclables en mettant en définis dans le SDC

7 -Développer un stationnement vélo adapté aux besoins

8 -Engager une étude de faisabilité d'un itinéraire cyclotouristique Est-Ouest permettant de faire le lien entre la Meuse à Vélo et La Voie Bleue (V50) traversant la CCPCST et la CCPS

9 -Développer le programme « savoir rouler à vélo » dans les écoles pour apprendre à circuler en toute autonomie

Envoyé en préfecture le 22/10/2025
Reçu en préfecture le 22/10/2025
Publié le
ID : 054-215400920-20251016-19_2025-DE

Enjeu 4 : Limiter l'autosolisme

10 -Démocratiser le covoiturage en favorisant et sécurisant la mise en relation des covoitureurs

11 -Mettre en place une ou des lignes de covoiturage avec des arrêts sécurisés en lien avec Moselle & Madon et le Grand Nancy

Enjeu 5 : Diversifier les services de mobilité

12 -Expérimenter la mise place de véhicules en autopartage avec ou sans permis

13 -Proposer un service de location moyenne/longue durée de VAE à destination des habitants

14 -Développer des services vélos en s'appuyant sur l'implantation d'une association locale d'utilisateurs du vélo

Enjeu 6 : Réduire le coût de la mobilité pour l'utilisateur

15 -Développer des tarifs solidaires, forfaits familles, voire la gratuité des transports selon les usagers

16 -Développement une offre de location multimodale solidaire (VAE, 2RM, voiture, voiture sans permis...) à l'échelle du territoire

Enjeu 7 : Lutter contre l'isolement (social et géographique) et diminuer les besoins de déplacements

17 -Encourager et accompagner le développement d'un panel de services de proximité et/ou itinérants et/ou à distance pour limiter les besoins de déplacements et l'immobilisation subie

18 -Diversifier les services de mobilité solidaire et l'accompagnement des personnes à mobilité réduite (plateforme de mobilité solidaire type wimoov, garage et auto-école solidaire...).

À la suite de l'arrêt du Plan de mobilité simplifié, le document sera transmis aux personnes publiques mentionnées à l'article L1214-36-1 du code des transports pour avis dans un délai de 3 mois conformément au R1214-12 du code des transports.

Le Plan de mobilité simplifié et le schéma directeur cyclables seront ensuite mis à disposition du public.

Vu le Code Général des Collectivités Territoriales ;

Vu la loi n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 dite Loi d'Orientation des Mobilités

Vu l'article L1214-36-1 et R1214-12 du Code des Transports définissant les modalités d'élaboration du Plan de Mobilité Simplifié ;

Vu la délibération du 05 octobre 2023 de la communauté de communes du Pays du Saintois prescrivant l'élaboration d'un Plan de mobilité simplifié comprenant un schéma directeur cyclable ;

Vu la délibération du 03 juillet 2025 de la communauté de communes du Pays du Saintois arrêtant le Plan de mobilité simplifié comprenant un schéma directeur cyclable ;

Après en avoir délibéré, Mme le Maire propose de donner un avis favorable au dossier de Plan de mobilité simplifié et de schéma directeur cyclable annexé à la présente délibération

Les remarques suivantes ont été formulées lors du débat au sein du conseil municipal : néant

Vote : adoptée à l'unanimité.

Pour extrait conforme

Mme le Maire

BELLOT Nicole



**Extrait du Registre des Délibérations de la Commune de FORCELLES-SAINT-GORGON
Séance du 8 septembre 2025**

<p>L'an deux mille vingt-cinq, le huit septembre, à 20 h 30, le Conseil Municipal de la Commune de Forcelles-Saint-Gorgon, régulièrement convoqué, s'est réuni au nombre prescrit par la loi, en session ordinaire, au lieu habituel de ses séances, sous la présidence de M. Éric PIERRAT, Maire.</p>	
<p><u>Nombre de Conseillers</u> En exercice : 11 Présents : 9 Pouvoirs : 2 Votants : 11 Convocation : 01/09/2025 Affichage : 12/09/2025 <u>Secrétaire de séance :</u> Jean-Philippe CHAUVEAU</p>	<p><u>Etaient présents</u> : Éric PIERRAT, Jean-Philippe CHAUVEAU, Bruno FLORENTIN, Murielle LEIDER, Sébastien TALLEUX, Frédéric WEIBEL, Valérie ANDRÉ, Bernard JABIOL, Estelle REGNARD. <u>Absentes excusées</u> : Anne-Marie LOSTRIAT, Violette THIERY. <u>Pouvoirs</u> : Anne-Marie LOSTRIAT donne pouvoir à Éric PIERRAT, Violette THIERY donne pouvoir à Jean-Philippe CHAUVEAU.</p>
<p>Objet de la délibération</p>	<p>Arrêt du Plan de Mobilité Simplifié de la CC du Pays du Saintois</p>

La Communauté de Communes du Pays du Saintois s'est engagée dans l'élaboration d'un Plan de Mobilité Simplifié (PdMS) et d'un Schéma Directeur Cyclable (SDC) depuis septembre 2023 en collaboration avec la Communauté de Communes du Pays de Colombey et du Sud Toulinois.

Le PdMS 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 vise à définir les ambitions de la CCPCST en matière de politique en faveur des transports en commun, des modes actifs et des modes de déplacements alternatifs à l'autosolisme. Ce plan de mobilité simplifié, incluant un schéma directeur cyclable a fait l'objet d'une large concertation avec les communes, les partenaires institutionnels, ainsi qu'avec les représentants du monde économique, les habitants du territoire les associations et les AOM limitrophes. Ainsi, plusieurs outils ont été mobilisés tout au long de l'étude : questionnaires, ateliers de co-construction et conférence des maires.

Le projet de Plan de Mobilité annexé à la présente délibération est composé du diagnostic, de la démarche de concertation mise en œuvre ainsi que des orientations stratégiques retenues dans le plan d'actions. Ainsi le programme d'actions du plan de mobilité s'articule autour de 7 enjeux stratégiques, déclinés en 18 actions opérationnelles :

Enjeu 1 : Développer l'offre de transports collectifs (routiers et ferrés) et l'intermodalité, actuellement inadaptes aux besoins et défaillante

- 1 - Porter auprès de la Région une amélioration de l'offre sur les lignes de car
- 2 - Etudier la faisabilité d'une offre de transport à la demande (TAD) pour permettre de répondre aux besoins essentiels de déplacements à l'échelle de la CC
- 3 - Suivre la réouverture et la desserte proposée sur la ligne 14, et aménager les haltes de Ceintrey et Vézelize en véritables PEM pour le territoire

Enjeu 2 : Améliorer la communication et l'information

- 4 - Créer un guide mobilité à l'échelle de la CC afin de rassembler et de faire connaître toutes les offres et services de mobilité
- 5 - Organiser des événements pour promouvoir les solutions alternatives de mobilité et encourager le changement de comportement

Enjeu 3 : Répondre au manque d'infrastructures vis-à-vis des modes actifs et la sécurisation de la pratique

- 6 - Développer un vrai maillage d'aménagements cyclables en mettant en œuvre les itinéraires prioritaires définis dans le SDC
- 7 - Développer un stationnement vélo adapté aux besoins
- 8 - Engager une étude de faisabilité d'un itinéraire cyclo touristique Est-Ouest permettant de faire le lien entre la Meuse à Vélo et La Voie Bleue (V50) traversant la CCPCST et la CCPS
- 9 - Développer le programme « savoir rouler à vélo » dans les écoles pour apprendre à circuler en toute autonomie

Enjeu 4 : Limiter l'autosolisme

- 10 - Démocratiser le covoiturage en favorisant et sécurisant la mise en relation des covoitureurs
- 11 - Mettre en place une ou des lignes de covoiturage avec des arrêts sécurisés en lien avec Moselle & Madon et le Grand Nancy

Enjeu 5 : Diversifier les services de mobilité

- 12 - Expérimenter la mise place de véhicules en autopartage avec ou sans permis
- 13 - Proposer un service de location moyenne/longue durée de VAE à destination des habitants
- 14 - Développer des services vélos en s'appuyant sur l'implantation d'une association locale d'usagers du vélo

Enjeu 6 : Réduire le coût de la mobilité pour l'utilisateur

- 15 - Développer des tarifs solidaires, forfaits familles, voire la gratuité des transports selon les usagers
- 16 - Développement une offre de location multimodale solidaire (VAE, 2RM, voiture, voiture sans permis...) à l'échelle du territoire

Enjeu 7 : Lutter contre l'isolement (social et géographique) et diminuer les besoins de déplacements

- 17 - Encourager et accompagner le développement d'un panel de services de proximité et/ou itinérants et/ou à distance pour limiter les besoins de déplacements et l'immobilisation subie
- 18 - Diversifier les services de mobilité solidaire et l'accompagnement des personnes à mobilité réduite (plateforme de mobilité solidaire type wimoov, garage et auto-école solidaire...).

À la suite de l'arrêt du Plan de mobilité simplifié, le document sera transmis aux personnes publiques mentionnées à l'article L1214-36-1 du code des transports pour avis dans un délai de 3 mois conformément au R1214-12 du code des transports.

Le Plan de mobilité simplifié et le schéma directeur cyclables seront ensuite mis à disposition du public.

Vu le Code Général des Collectivités Territoriales ;

Vu la loi n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 dite Loi d'Orientation des Mobilités

Vu l'article L1214-36-1 et R1214-12 du Code des Transports définissant les modalités d'élaboration du Plan de Mobilité Simplifié ;

Vu la délibération du 05 octobre 2023 de la communauté de communes du Pays du Saintois prescrivant l'élaboration d'un Plan de mobilité simplifié comprenant un schéma directeur cyclable ;

Vu la délibération du 03 juillet 2025 de la communauté de communes du Pays du Saintois arrêtant le Plan de mobilité simplifié comprenant un schéma directeur cyclable ;

Après en avoir délibéré, à l'unanimité, le Maire propose de donner un avis favorable au dossier de Plan de mobilité simplifié et de schéma directeur cyclable annexé à la présente délibération.

Les remarques suivantes ont été formulées lors du débat au sein du conseil municipal : néant.

Fait et délibéré, les jours, mois et an susdits,
Pour extrait conforme,
Le Maire,
Éric PIERRAT



22 GRANDE RUE
54740 GERMONVILLE

EXTRAIT DU REGISTRE DES DELIBERATIONS DU CONSEIL MUNICIPAL

République Française

SEANCE DU 21 OCTOBRE 2025 – Délibération N° 2025-019

NOMBRE DE CONSEILLERS		
Afférents au Conseil Municipal	Nombre de pouvoirs	Ont pris part à la délibération
09	2	08

Date de la convocation

03/10/2025

Date d'affichage

03/10/2025

Objet de la délibération

Arrêt du Plan de Mobilité Simplifié de la CC du Pays du Saintois.

Acte rendu exécutoire après dépôt en Préfecture

28/10/2025

Et publication ou notification

28/10/2025

Le Maire

Signature et cachet

L'an deux mille vingt cinq

Et le 21 octobre à vingt heures

Le Conseil Municipal, régulièrement convoqué, s'est réuni au nombre prescrit par la loi, à la mairie de GERMONVILLE, salle du Conseil Municipal, sous la présidence de Monsieur OGE Christian, Maire.

Présents : M. OGE Christian, M. DENIS Bernard, M. BOURET Julien, Mme GRIFFATON Yvette, M. DUBREUCQ Jean-Loup, M. POTTIE Jean-Charles.

Absents excusés : Mme LARRIERE Amélie, pouvoir à M. BOURET Julien.
M. PERRIN Cédric, pouvoir à M. OGE Christian.
M. SIMON Florent, aucun pouvoir.

Secrétaire de séance : M. BOURET Julien.

La Communauté de Communes du Pays du Saintois s'est engagée dans l'élaboration d'un Plan de Mobilité Simplifié (PdMS) et d'un Schéma Directeur Cyclable (SDC) depuis septembre 2023 en collaboration avec la Communauté de Communes du Pays de Colombey et du Sud Toulinois.

Le PdMS 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 vise à définir les ambitions de la CCPST en matière de politique en faveur des transports en commun, des modes actifs et des modes de déplacements alternatifs à l'autosolisme. Ce plan de mobilité simplifié, incluant un schéma directeur cyclable a fait l'objet d'une large concertation avec les communes, les partenaires institutionnels, ainsi qu'avec les représentants du monde économique, les habitants du territoire les associations et les AOM limitrophes. Ainsi, plusieurs outils ont été mobilisés tout au long de l'étude : questionnaires, ateliers de co-construction et conférence des maires.

Le projet de Plan de Mobilité annexé à la présente délibération est composé du diagnostic, de la démarche de concertation mise en œuvre ainsi que des orientations stratégiques retenues dans le plan d'actions. Ainsi le programme d'actions du plan de mobilité s'articule autour de 7 enjeux stratégiques, déclinés en 18 actions opérationnelles :

Enjeu 1 : Développer l'offre de transports collectifs (routiers et ferrés) et l'intermodalité, actuellement inadaptées aux besoins et défaillante

- 1 -Porter auprès de la Région une amélioration de l'offre sur les lignes de car
- 2 -Etudier la faisabilité d'une offre de transport à la demande (TAD) pour permettre de répondre aux besoins essentiels de déplacements à l'échelle de la CC
- 3 -Suivre la réouverture et la desserte proposée sur la ligne 14, et aménager les haltes de Ceintrey et Vézelize en véritables PEM pour le territoire

Fait et délibéré en séance, les jours, mois et an susdits,
Les membres présents ont signé au registre

Pour extrait certifié conforme

Je certifie que le présent acte a été publié ou notifié selon les règlements en vigueur.

EXTRAIT DU REGISTRE DES DELIBERATIONS DU CONSEIL MUNICIPAL COMMUNE DE GERMONVILLE

République Française

N° 2025-019 SUITE

Enjeu 2 : Améliorer la communication et l'information

- 4 -Créer un guide mobilité à l'échelle de la CC afin de rassembler et de faire connaître toutes les offres et services de mobilité
- 5 -Organiser des événements pour promouvoir les solutions alternatives de mobilité et encourager le changement de comportement

Enjeu 3 : Répondre au manque d'infrastructures vis-à-vis des modes actifs et la sécurisation de la pratique

- 6 -Développer un vrai maillage d'aménagements cyclables en mettant en œuvre les itinéraires prioritaires définis dans le SDC
- 7 -Développer un stationnement vélo adapté aux besoins
- 8 -Engager une étude de faisabilité d'un itinéraire cyclotouristique Est-Ouest permettant de faire le lien entre la Meuse à Vélo et La Voie Bleue (V50) traversant la CCPCST et la CCPS
- 9 -Développer le programme « savoir rouler à vélo » dans les écoles pour apprendre à circuler en toute autonomie

Enjeu 4 : Limiter l'autosolisme

- 10 -Démocratiser le covoiturage en favorisant et sécurisant la mise en relation des covoitureurs
- 11 -Mettre en place une ou des lignes de covoiturage avec des arrêts sécurisés en lien avec Moselle & Madon et le Grand Nancy

Enjeu 5 : Diversifier les services de mobilité

- 12 -Expérimenter la mise place de véhicules en autopartage avec ou sans permis
- 13 -Proposer un service de location moyenne/longue durée de VAE à destination des habitants
- 14 -Développer des services vélos en s'appuyant sur l'implantation d'une association locale d'usagers du vélo

Enjeu 6 : Réduire le coût de la mobilité pour l'utilisateur

- 15 -Développer des tarifs solidaires, forfaits familles, voire la gratuité des transports selon les usagers
- 16 -Développer une offre de location multimodale solidaire (VAE, 2RM, voiture, voiture sans permis...) à l'échelle du territoire

Enjeu 7 : Lutter contre l'isolement (social et géographique) et diminuer les besoins de déplacements

- 17 -Encourager et accompagner le développement d'un panel de services de proximité et/ou itinérants et/ou à distance pour limiter les besoins de déplacements et l'immobilisation subie
- 18 -Diversifier les services de mobilité solidaire et l'accompagnement des personnes à mobilité réduite (plateforme de mobilité solidaire type wimoov, garage et auto-école solidaire...).

À la suite de l'arrêt du Plan de mobilité simplifié, le document sera transmis aux personnes publiques mentionnées à l'article L1214-36-1 du code des transports pour avis dans un délai de 3 mois conformément au R1214-12 du code des transports.
Le Plan de mobilité simplifié et le schéma directeur cyclables seront ensuite mis à disposition du public.

Vu le Code Général des Collectivités Territoriales ;

Vu la loi n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 dite Loi d'Orientation des Mobilités

Vu l'article L1214-36-1 et R1214-12 du Code des Transports définissant les modalités d'élaboration du Plan de Mobilité Simplifié ;

Vu la délibération du 05 octobre 2023 de la communauté de communes du Pays du Saintois prescrivant l'élaboration d'un Plan de mobilité simplifié comprenant un schéma directeur cyclable ;

Vu la délibération du 03 juillet 2025 de la communauté de communes du Pays du Saintois arrêtant le Plan de mobilité simplifié comprenant un schéma directeur cyclable ;

Après en avoir délibéré, le Maire propose de donner un avis favorable au dossier de Plan de mobilité simplifié et de schéma directeur cyclable annexé à la présente délibération.

L'ensemble du Conseil Municipal donne un avis favorable.

Les remarques suivantes ont été faites :

- M. BOURET suggère la mise en place par la CCPS d'un site internet pour répertorier les aires de covoiturage sur le saintois (même fonctionnement que BlaBlaCar).
- M. POTTIE dit qu'il serait judicieux de mettre en place un moyen de transport pour les personnes âgées : solidarité envers les aînés afin qu'ils puissent se déplacer le plus facilement possible.

DEPARTEMENT
MEURTHE ET MOSELLE
ARRONDISSEMENT
NANCY
CANTON
Meine au Saintois

NOMBRE

De Conseillers en exercice	10
De Présents	10
De Votants	10

OBJET

17/25

**Plan de Mobilité Simplifié (PdMS) et
d'un Schéma Directeur Cyclable
(SDC) de la Communauté de
communes du Pays du Saintois**

Le Maire Certifie que le compte-rendu de cette délibération a été affiché à la porte de la Mairie le 1 aout 2025

et que la convocation du Conseil avait été faite le 21 juillet 2025

Certifié exécutoire la présente délibération transmise à la Préfecture le 1 aout 2025



La Communauté de Communes du Pays du Saintois s'est engagée dans l'élaboration d'un Plan de Mobilité Simplifié (PdMS) et d'un Schéma Directeur Cyclable (SDC) depuis septembre 2023 en collaboration avec la Communauté de Communes du Pays de Colombey et du Sud Toulous.

Le PdMS 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 vise à définir les ambitions de la CCPCST en matière de politique en faveur des transports en commun, des modes actifs et des modes de déplacements alternatifs à l'autosolisme. Ce plan de mobilité simplifié, incluant un schéma directeur cyclable a fait l'objet d'une large concertation avec les communes, les partenaires institutionnels, ainsi qu'avec les représentants du monde économique, les habitants du territoire les associations et les AOM limitrophes. Ainsi, plusieurs outils ont été mobilisés tout au long de l'étude : questionnaires, ateliers de co-construction et conférence des maires.

Le projet de Plan de Mobilité annexé à la présente délibération est composé du diagnostic, de la démarche de concertation mise en œuvre ainsi que des orientations stratégiques retenues dans le plan d'actions. Ainsi le programme d'actions du plan de mobilité s'articule autour de 7 enjeux stratégiques, déclinés en 18 actions opérationnelles :

Enjeu 1 : Développer l'offre de transports collectifs (routiers et ferrés) et l'intermodalité, actuellement inadaptées aux besoins et défaillante

- 1 -Porter auprès de la Région une amélioration de l'offre sur les lignes de car
- 2 -Etudier la faisabilité d'une offre de transport à la demande (TAD) pour permettre de répondre aux besoins essentiels de déplacements à l'échelle de la CC
- 3 -Suivre la réouverture et la desserte proposée sur la ligne 14, et aménager les haltes de Ceintrey et Vézelize en véritables PEM pour le territoire

Enjeu 2 : Améliorer la communication et l'information

- 4 -Créer un guide mobilité à l'échelle de la CC afin de rassembler et de faire connaître toutes les offres et services de mobilité
- 5 -Organiser des événements pour promouvoir les solutions alternatives de mobilité et encourager le changement de comportement

COMMUNE DE HOUSSEVILLE

EXTRAIT DE PROCES VERBAL DES DELIBERATIONS

DU CONSEIL MUNICIPAL

Du 30 juillet 2025

L'an deux mil vingt-cinq le trente juillet

Le Conseil Municipal de la commune de HOUSSEVILLE étant assemblé en session ordinaire, au lieu habituel de ses séances après convocation légale, sous la présidence de **Mme PERNOT-TRÉVILLOT Geneviève**, Maire

Etaient présents : **MM. COQ Fabrice, COLLARD Thierry, HUIN Florent, JACQUEMIN Thomas, MAIRESSE Sébastien, MAIRESSE Yves, MARIN Louis, RUIZ Jésus, VIBRAC Nelly**

Etaient absents excusés :

Il a été procédé conformément à l'article L.121.14 du Code des Communes, à l'élection **d'une secrétaire** pris dans le sein du Conseil ; Mme VIBRAC Nelly ayant obtenu la majorité des suffrages, a été désignée pour remplir ces fonctions qu'elle a acceptées.

Enjeu 3 : Répondre au manque d'infrastructures vis-à-vis des modes actifs et la sécurisation de la pratique

- 6 -Développer un vrai maillage d'aménagements cyclables en mettant en œuvre les itinéraires prioritaires définis dans le SDC
- 7 -Développer un stationnement vélo adapté aux besoins
- 8 -Engager une étude de faisabilité d'un itinéraire cyclotouristique Est-Ouest permettant de faire le lien entre la Meuse à Vélo et La Voie Bleue (V50) traversant la CCPCST et la CCPS
- 9 -Développer le programme « savoir rouler à vélo » dans les écoles pour apprendre à circuler en toute autonomie

Enjeu 4 : Limiter l'autosolisme

- 10 -Démocratiser le covoiturage en favorisant et sécurisant la mise en relation des covoitureurs
- 11 -Mettre en place une ou des lignes de covoiturage avec des arrêts sécurisés en lien avec Moselle & Madon et le Grand Nancy

Enjeu 5 : Diversifier les services de mobilité

- 12 -Expérimenter la mise place de véhicules en autopartage avec ou sans permis
- 13 -Proposer un service de location moyenne/longue durée de VAE à destination des habitants
- 14 -Développer des services vélos en s'appuyant sur l'implantation d'une association locale d'usagers du vélo

Enjeu 6 : Réduire le coût de la mobilité pour l'usager

- 15 -Développer des tarifs solidaires, forfaits familles, voire la gratuité des transports selon les usagers
- 16 -Développement une offre de location multimodale solidaire (VAE, 2RM, voiture, voiture sans permis...) à l'échelle du territoire

Enjeu 7 : Lutter contre l'isolement (social et géographique) et diminuer les besoins de déplacements

- 17 -Encourager et accompagner le développement d'un panel de services de proximité et/ou itinérants et/ou à distance pour limiter les besoins de déplacements et l'immobilisation subie

- 18 -Diversifier les services de mobilité solidaire et l'accompagnement des personnes à mobilité réduite (plateforme de mobilité solidaire type wimoov, garage et auto-école solidaire...).

À la suite de l'arrêt du Plan de mobilité simplifié, le document sera transmis aux personnes publiques mentionnées à l'article L1214-36-1 du code des transports pour avis dans un délai de 3 mois conformément au R1214-12 du code des transports. Le Plan de mobilité simplifié et le schéma directeur cyclables seront ensuite mis à disposition du public.

Vu le Code Général des Collectivités Territoriales ;

Vu la loi n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 dite Loi d'Orientation des Mobilités

Vu l'article L1214-36-1 et R1214-12 du Code des Transports définissant les modalités d'élaboration du Plan de Mobilité Simplifié ;

Vu la délibération du 05 octobre 2023 de la communauté de communes du Pays du Saintois prescrivant l'élaboration d'un Plan de mobilité simplifié comprenant un schéma directeur cyclable ;

Vu la délibération du 03 juillet 2025 de la communauté de communes du Pays du Saintois arrêtant le Plan de mobilité simplifié comprenant un schéma directeur cyclable ;

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

Décide de s'abstenir de rendre un avis sur le dossier de Plan de mobilité simplifié et de schéma directeur cyclable annexé à la présente délibération

Les remarques suivantes ont été formulées lors du débat au sein du conseil municipal :

Le coût engagé est important face aux bénéfices réels pour le territoire et les habitants.

Ont signé les membres présents,
Pour extrait certifié conforme

Le Maire





EXTRAIT DU REGISTRE DES
DELIBERATIONS DU CONSEIL MUNICIPAL
Séance du mardi 9 septembre 2025

L'an deux mille vingt-cinq, le mardi neuf septembre à dix-neuf heures, le Conseil Municipal de la commune de OMELMONT étant réuni en lieu ordinaire de ses séances, après convocation légale, sous la présidence de Michel HENRION, Maire.

Présents : Mesdames Antoinette COLMÉ, Véronique LOUIS et Maud BRUEY

Messieurs Michel LAURENT, William JALLAT, Fabrice MAGRON, Pascal NICOLLE, Christophe RAPIN et Jean-Pierre STEFF

Absente excusée avec pouvoir : Madame Nathalie SLOMIANY donnant pouvoir à Maud BRUEY

Madame Maud BRUEY a été désignée comme secrétaire de séance.

17-2025 Point 3 ACTES n°8.4 - Plan de Mobilité Simplifié de la Communauté
de Communes du Pays du Saintois (PdMS de la CCPS)

La Communauté de Communes du Pays du Saintois s'est engagée dans l'élaboration d'un Plan de Mobilité Simplifié (PdMS) et d'un Schéma Directeur Cyclable (SDC) depuis septembre 2023 en collaboration avec la Communauté de Communes du Pays de Colombey et du Sud Tulois.

Le PdMS 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 vise à définir les ambitions de la CCPCST en matière de politique en faveur des transports en commun, des modes actifs et des modes de déplacements alternatifs à l'autosolisme. Ce plan de mobilité simplifié, incluant un schéma directeur cyclable a fait l'objet d'une large concertation avec les communes, les partenaires institutionnels, ainsi qu'avec les représentants du monde économique, les habitants du territoire les associations et les AOM limitrophes. Ainsi, plusieurs outils ont été mobilisés tout au long de l'étude : questionnaires, ateliers de co-construction et conférence des maires.

Le projet de Plan de Mobilité annexé à la présente délibération est composé du diagnostic, de la démarche de concertation mise en œuvre ainsi que des orientations stratégiques retenues dans le plan d'actions. Ainsi le programme d'actions du plan de mobilité s'articule autour de 7 enjeux stratégiques, déclinés en 18 actions opérationnelles :

Enjeu 1 : Développer l'offre de transports collectifs (routiers et ferrés) et l'intermodalité, actuellement inadaptées aux besoins et défaillante

1 -Porter auprès de la Région une amélioration de l'offre sur les lignes de car

2 -Etudier la faisabilité d'une offre de transport à la demande (TAD) pour permettre de répondre aux besoins essentiels de déplacements à l'échelle de la CC

3 -Suivre la réouverture et la desserte proposée sur la ligne 14, et aménager les haltes de Ceintrey et Vézelize en véritables PEM pour le territoire

Enjeu 2 : Améliorer la communication et l'information

5 -Organiser des événements pour promouvoir les solutions alternatives et encourager le changement de comportement

Enjeu 3 : Répondre au manque d'infrastructures vis-à-vis des modes actifs et la sécurisation de la pratique

6 -Développer un vrai maillage d'aménagements cyclables en mettant en œuvre les itinéraires prioritaires définis dans le SDC

7 -Développer un stationnement vélo adapté aux besoins

8 -Engager une étude de faisabilité d'un itinéraire cyclo touristique Est-Ouest permettant de faire le lien entre la Meuse à Vélo et La Voie Bleue (V50) traversant la CCPCST et la CCPS

9 -Développer le programme « savoir rouler à vélo » dans les écoles pour apprendre à circuler en toute autonomie

Enjeu 4 : Limiter l'autosolisme

10 -Démocratiser le covoiturage en favorisant et sécurisant la mise en relation des covoitureurs

11 -Mettre en place une ou des lignes de covoiturage avec des arrêts sécurisés en lien avec Moselle & Madon et le Grand Nancy

Enjeu 5 : Diversifier les services de mobilité

12 -Expérimenter la mise place de véhicules en autopartage avec ou sans permis

13 -Proposer un service de location moyenne/longue durée de VAE à destination des habitants

14 -Développer des services vélos en s'appuyant sur l'implantation d'une association locale d'utilisateurs du vélo

Enjeu 6 : Réduire le coût de la mobilité pour l'utilisateur

15 -Développer des tarifs solidaires, forfaits familles, voire la gratuité des transports selon les usagers

16 -Développement une offre de location multimodale solidaire (VAE, 2RM, voiture, voiture sans permis...) à l'échelle du territoire

Enjeu 7 : Lutter contre l'isolement (social et géographique) et diminuer les besoins de déplacements

17 -Encourager et accompagner le développement d'un panel de services de proximité et/ou itinérants et/ou à distance pour limiter les besoins de déplacements et l'immobilisation subie

18 -Diversifier les services de mobilité solidaire et l'accompagnement des personnes à mobilité réduite (plateforme de mobilité solidaire type wimoov, garage et auto-école solidaire...).

À la suite de l'arrêt du Plan de mobilité simplifié, le document sera transmis aux personnes publiques mentionnées à l'article L1214-36-1 du code des transports pour avis dans un délai de 3 mois conformément au R1214-12 du code des transports.

Le Plan de mobilité simplifié et le schéma directeur cyclables seront ensuite mis à disposition du public.

Vu le Code Général des Collectivités Territoriales ;

Vu la loi n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 dite Loi d'Orientation des Mobilités

Vu l'article L1214-36-1 et R1214-12 du Code des Transports définissant les modalités d'élaboration du

Plan de Mobilité Simplifié ;

Conseillers en exercice : 11 - Conseillers Présents : 10 - Conseillers votants : 11

À l'unanimité

Convocation du 04/09/2025

- Affichage de la délibération et transmission à la Préfecture : 12/09/2025

Vu la délibération du 05 octobre 2023 de la communauté de communes du Pays du Saintois prescrivant l'élaboration d'un Plan de mobilité simplifié comprenant un schéma directeur cyclable ;

Vu la délibération du 03 juillet 2025 de la communauté de communes du Pays du Saintois arrêtant le Plan de mobilité simplifié comprenant un schéma directeur cyclable ;

Après en avoir délibéré, le Maire propose de donner un avis **favorable** au dossier de Plan de mobilité simplifié et de schéma directeur cyclable annexé à la présente délibération

Les remarques suivantes ont été formulées lors du débat au sein du conseil municipal :

- Revoir le tracé de la piste cyclable entre Omelmont et Vézelize, plus praticable le long de la départementale n°5, car le tracé prévu sera le chemin emprunté par les agriculteurs suite à la suppression des passages à niveau de la ligne 14 sur le territoire de Omelmont.

Fait et délibéré, le 9 septembre 2025
Ont signé au registre des délibérations
Tous les Conseillers présents
Pour extrait certifié conforme et exécutoire.
Le Maire, Michel HENRION



REPUBLIQUE FRANCAISE
ARRONDISSEMENT NANCY

ORMES ET VILLE
EXTRAIT DU REGISTRE DES DELIBERATIONS
DU CONSEIL MUNICIPAL DE LA COMMUNE

DEPARTEMENT DE MEURTHE
ET MOSELLE

Séance du 09 octobre 2025

NOMBRE DE MEMBRES

En exercice : 10
Votants : 8

L'an deux mille vingt-cinq, le neuf octobre,
le Conseil Municipal, régulièrement convoqué,
s'est réuni dans le lieu habituel de ses séances, sous la
présidence de Monsieur Gilbert GODFROY, le Maire.

DATE DE CONVOCATION

02/10/2025

Tous les conseillers étaient présents sauf mr Bianchi Arnaud, absent et m
Richard Doublier, excusé.

DATE AFFICHAGE

13/10/2025

A été nommé secrétaire : Judith Rodriguez

17/2025

5. INSTITUTIONS ET VIE POLITIQUE

5.7 Intercommunalité

PLAN DE MOBILITE SIMPLIFIÉ (PDMS)

La Communauté de Communes du Pays du Saintois s'est engagée dans l'élaboration d'un Plan de Mobilité Simplifié (PdMS) et d'un Schéma Directeur Cyclable (SDC) depuis septembre 2023 en collaboration avec la Communauté de Communes du Pays de Colombey et du Sud Toulinois.

Le PdMS 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 vise à définir les ambitions de la CCPCST en matière de politique en faveur des transports en commun, des modes actifs et des modes de déplacements alternatifs à l'autosolisme. Ce plan de mobilité simplifié, incluant un schéma directeur cyclable a fait l'objet d'une large concertation avec les communes, les partenaires institutionnels, ainsi qu'avec les représentants du monde économique, les habitants du territoire, les associations et les AOM limitrophes. Ainsi, plusieurs outils ont été mobilisés tout au long de l'étude : questionnaires, ateliers de co-construction et conférence des maires.

Le projet de Plan de Mobilité annexé à la présente délibération est composé du diagnostic, de la démarche de concertation mise en œuvre ainsi que des orientations stratégiques retenues dans le plan d'actions. Ainsi le programme d'actions du plan de mobilité s'articule autour de 7 enjeux stratégiques, déclinés en 18 actions opérationnelles :

Enjeu 1 : Développer l'offre de transports collectifs (routiers et ferrés) et l'intermodalité, actuellement inadaptées aux besoins et défaillante

1 -Porter auprès de la Région une amélioration de l'offre sur les lignes de car

2 -Etudier la faisabilité d'une offre de transport à la demande (TAD) pour permettre de répondre aux besoins essentiels de déplacements à l'échelle de la CC

3 -Suivre la réouverture et la desserte proposée sur la ligne 14, et aménager les haltes de Ceintrey et Vézélise en véritables PEM pour le territoire

Enjeu 2 : Améliorer la communication et l'information

4 -Créer un guide mobilité à l'échelle de la CC afin de rassembler et de faire connaître toutes les offres et services de mobilité

5 -Organiser des événements pour promouvoir les solutions alternatives de mobilité et encourager le changement de comportement

Enjeu 3 : Répondre au manque d'infrastructures vis-à-vis des modes actifs et la sécurisation de la pratique

6 -Développer un vrai maillage d'aménagements cyclables en mettant en œuvre les itinéraires prioritaires définis dans le SDC

7 -Développer un stationnement vélo adapté aux besoins

8 -Engager une étude de faisabilité d'un itinéraire cyclotouristique Est-Ouest permettant de faire le lien entre la Meuse à Vélo et La Voie Bleue (V50) traversant la CCPCST et la CCPS

9 -Développer le programme « savoir rouler à vélo » dans les écoles pour apprendre à circuler en toute autonomie

Enjeu 4 : Limiter l'autosolisme

10 -Démocratiser le covoiturage en favorisant et sécurisant la mise en relation des covoitureurs

11 -Mettre en place une ou des lignes de covoiturage avec des arrêts sécurisés en lien avec Moselle & Madon et le Grand Nancy

Enjeu 5 : Diversifier les services de mobilité

12 -Expérimenter la mise place de véhicules en autopartage avec ou sans permis

13 -Proposer un service de location moyenne/longue durée de VAE à destination des habitants

14 -Développer des services vélos en s'appuyant sur l'implantation d'une association locale d'usagers du vélo

Enjeu 6 : Réduire le coût de la mobilité pour l'utilisateur

15 -Développer des tarifs solidaires, forfaits familles, voire la gratuité des transports selon les usagers

16 -Développement une offre de location multimodale solidaire (VAE, 2RM, voiture, voiture sans permis...) à l'échelle du territoire

Enjeu 7 : Lutter contre l'isolement (social et géographique) et diminuer les besoins de déplacements

17 -Encourager et accompagner le développement d'un panel de services de proximité et/ou itinérants et/ou à distance pour limiter les besoins de déplacements et l'immobilisation subie

18 -Diversifier les services de mobilité solidaire et l'accompagnement des personnes à mobilité réduite (plateforme de mobilité solidaire type wimoov, garage et auto-école solidaire...).

À la suite de l'arrêt du Plan de mobilité simplifié, le document sera transmis aux personnes publiques mentionnées à l'article L1214-36-1 du code des transports pour avis dans un délai de 3 mois conformément au R1214-12 du code des transports.

Le Plan de mobilité simplifié et le schéma directeur cyclables seront ensuite mis à disposition du public.

Vu le Code Général des Collectivités Territoriales ;

Vu la loi n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 dite Loi d'Orientation des Mobilités

Vu l'article L1214-36-1 et R1214-12 du Code des Transports définissant les modalités d'élaboration du

Plan de Mobilité Simplifié ;

Vu la délibération du 05 octobre 2023 de la communauté de communes du Pays du Saintois prescrivant l'élaboration d'un Plan de mobilité simplifié comprenant un schéma directeur cyclable ;

Vu la délibération du 03 juillet 2025 de la communauté de communes du Pays du Saintois arrêtant le Plan de mobilité simplifié comprenant un schéma directeur cyclable ;

Après en avoir délibéré, le Maire propose de donner un avis favorable au dossier de Plan de mobilité simplifié et de schéma directeur cyclable annexé à la présente délibération

Secrétaire de séance,
Judith RODRIGUEZ,



Le Maire,
Gilbert GODFROY,



The stamp is circular and blue, containing the text "COMMUNE DE ORMES-ET-VILLE" around the perimeter, "R.F." in the center, and "(54740)" at the bottom. It features a central emblem of a figure on horseback.



Plan de Mobilité Simplifié de la Communauté de Communes Pays du Saintois

Rapport final

Mai 2025

Sommaire

Contexte et planning de l'étude.....	p3
1. La synthèse du diagnostic.....	p6
2. La co-construction de la stratégie et du plan d'actions.....	p12
3. Le plan d'actions mobilité de la CCPS.....	p17
Enjeu 1 : Développer l'offre de transports collectifs et l'intermodalité.....	p22
Enjeu 2 : Améliorer la communication et l'information.....	p36
Enjeu 3 : Répondre au manque d'infrastructures vis-à-vis des modes actifs et la sécurisation de la pratique.....	p41
Enjeu 4 : Limiter l'autosolisme.....	p52
Enjeu 5 : Diversifier les services de mobilité.....	p59
Enjeu 6 : Réduire le coût de la mobilité pour l'utilisateur.....	p66
Enjeu 7 : Lutter contre l'isolement et diminuer les besoins de déplacements.....	p70
Synthèse des actions.....	p74
4. Liste des aides disponibles.....	p7

- **Une réflexion menée conjointement par deux intercommunalités :**
 - la CC du Pays de Colombey et du Sud toulinois : 38 communes et 11336 habitants ;
 - la CC du Pays du Pays du Saintois : 55 communes et 14 644 habitants

- **La CCPCST et la CCS se sont saisies de la compétence d'organisation de la mobilité et sont devenues Autorité Organisatrice de la Mobilité Locale depuis le 1er juillet 2021 ;**

- **Chaque CC est devenue l'acteur légitime pour l'organisation des services de mobilité à l'intérieur de son périmètre** de façon à améliorer les conditions de déplacements des habitants ;

- **Un outil au service de ces nouvelles AOM, le Plan de Mobilité Simplifié (PdMS) ;**

- **Il s'agit d'un document de planification pour décliner de manière opérationnelle leur stratégie de mobilité ;**

- **Cette étude menée à l'échelle des deux intercommunalités qui vise à poursuivre et traduire concrètement les réflexions sur la prise de compétence Mobilité aboutira ainsi :**
 - à un document global de planification qui sera le Plan de Mobilité Simplifié du territoire...
 - ... dont le volet « cyclable » sera décliné dans document valant Schéma Directeur Cyclable (SDC).

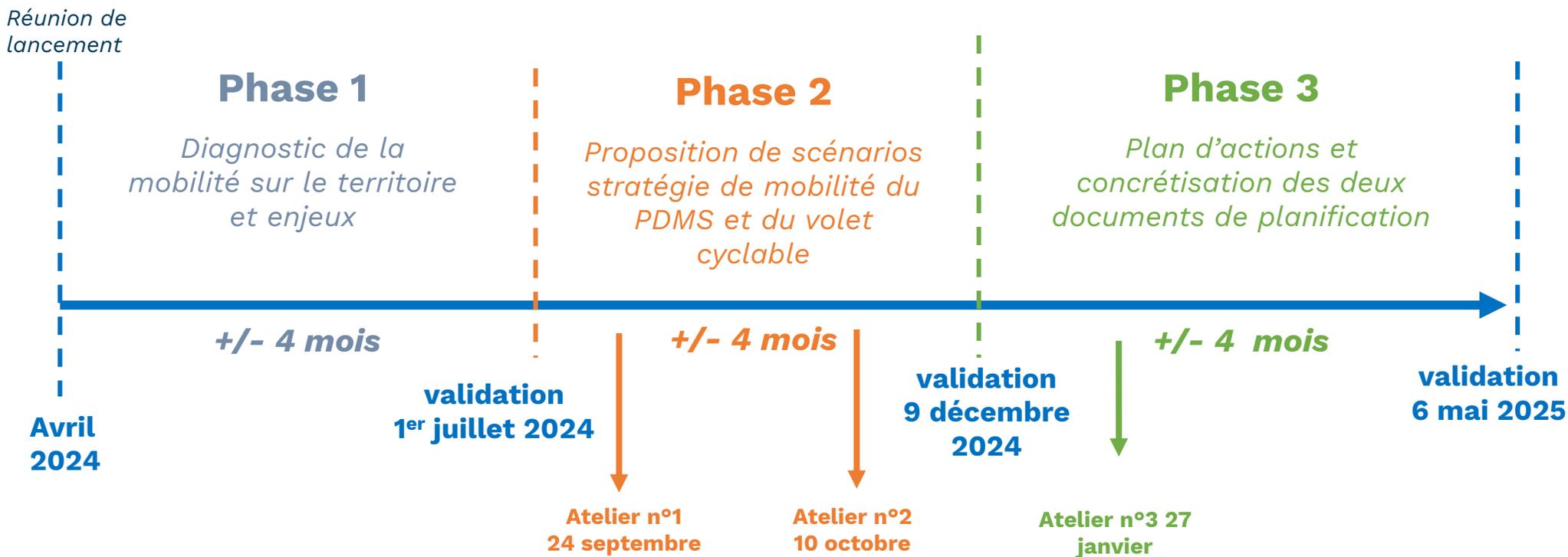
Objectifs de cette double étude de planification

- ▶ **Ces 2 documents distincts réalisés conjointement et pour chaque CC (PDMS et le SDC) auront pour objectifs :**
 - **Disposer d'un diagnostic** sur l'adéquation entre offres, besoins et pratiques de mobilité, sur et en interaction avec le territoire et d'identifier les carences et dysfonctionnements ;
 - **Définir une stratégie globale de mobilité adaptée aux spécificités locales de chaque CC** permettant :
 - *A chacun de se déplacer pour les besoins les plus courants ;*
 - *Et d'insuffler un changement des comportements pour certains usagers ;*
 - **Développer les solutions de déplacements alternatives à l'autosolisme et limiter sa dépendance ;**
 - **Se doter des moyens de développer la pratique cyclable utilitaire** (utilisation du vélo au quotidien), pour des déplacements courts ou de moyenne distance sur les secteurs présentant des potentialités ;
 - **Adopter une réflexion concertée « avec » et surtout « entre » les acteurs de la mobilité, partenaires institutionnels et associatifs du territoire pour aboutir à un document partagé par tous ;**

- ▶ **Cette double démarche constituera un réel outil programmatique :**
 - Une **feuille de route** en matière de mobilité à l'échelle de chaque territoire ;
 - Traduite sous la forme **d'un programme d'actions opérationnelles** adaptées aux besoins et en adéquation avec les finances locales, et préoccupations écologiques et sociales, propres au territoire.

Déroulement global de l'étude

- ▶ 3 phases techniques et 1 phase transversale de co-construction - concertation - suivi



- ▶ + phase 4 pour l'adoption des documents (procédure définie par la LOM)



*Co-construire et échanger en vue de l'approbation d'un projet partagé
Suivre et valider les différentes phases de l'étude*

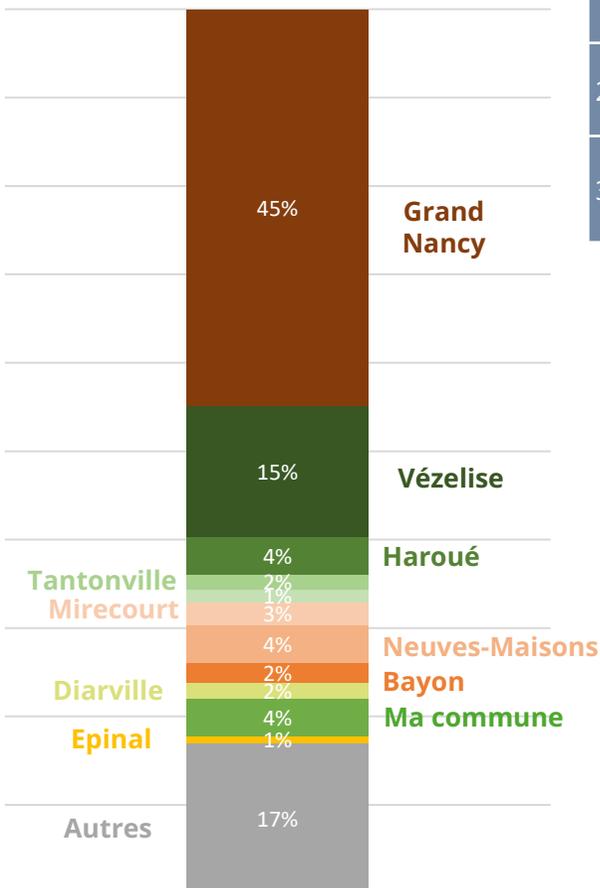




Synthèse du diagnostic

Depuis la CCPS, des besoins de déplacements orientés vers Nancy et Vézelize

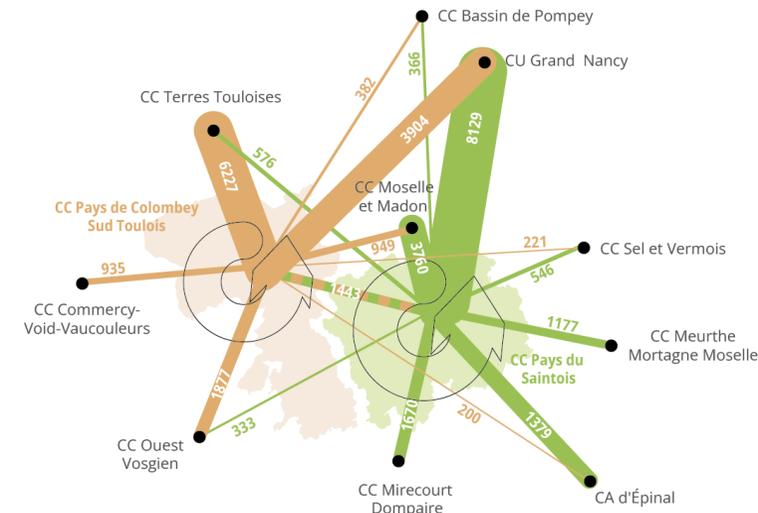
Destinations privilégiées des habitants tous motifs confondus
Pays du Saintois



Principales destinations des habitants par motif (hors travail et scolarité)						
	Achats de proximité	Moyenne/grande surface	Activités culturelles	Activités sportives	Rendez-vous médicaux courants	Rdv administratifs
1° destination	Vézelize 34 %	Nancy 48 %	Nancy 65 %	Nancy 23 %	Nancy 22 %	Nancy 41 %
2° destination	Nancy 16 %	Autres 12 %	Autres 16 %	Autres 13 %	Vézelize 19 %	Autres 9 %
3° destination	Autres 10 %	Neuves-Maisons 8 %	Vézelize 1 %	Ma commune 8 %	Haroué 17 %	Vézelize 8 %

- ▶ **Vézelize polarité principale pour les services de 1^{ère} nécessité.**
- ▶ **Importance de Nancy : 1^{ère} destination pour tous les motifs de déplacements, notamment pour le travail et les achats.**
- ▶ **Haroué, pour le motif médical.**
- ▶ **Polarisation très relative des pôles de proximité du territoire (Bayon, Diarville, Tantonville) avec un rayonnement très local.**

Principaux flux tous motifs en relation avec la CCPST et la CCPS

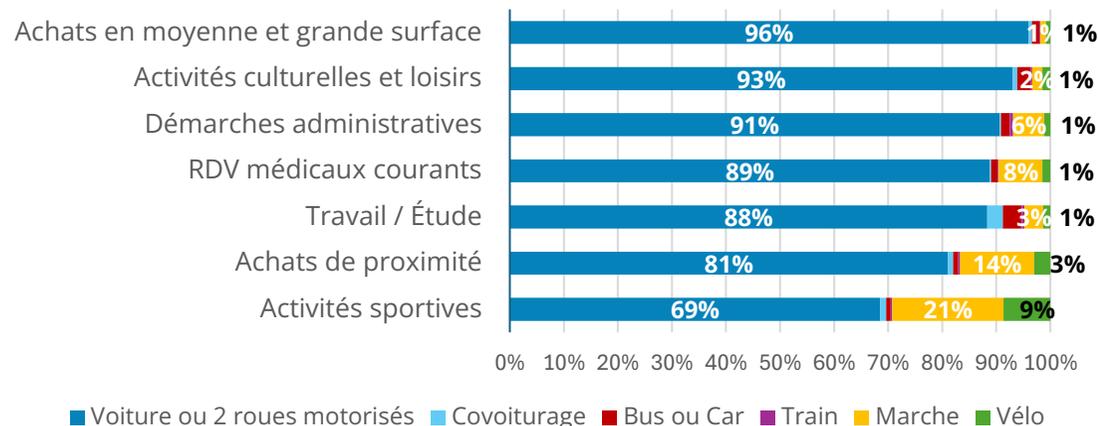


Sources : orange 2022, IGN 2024
Réalisation : ITEM 2024

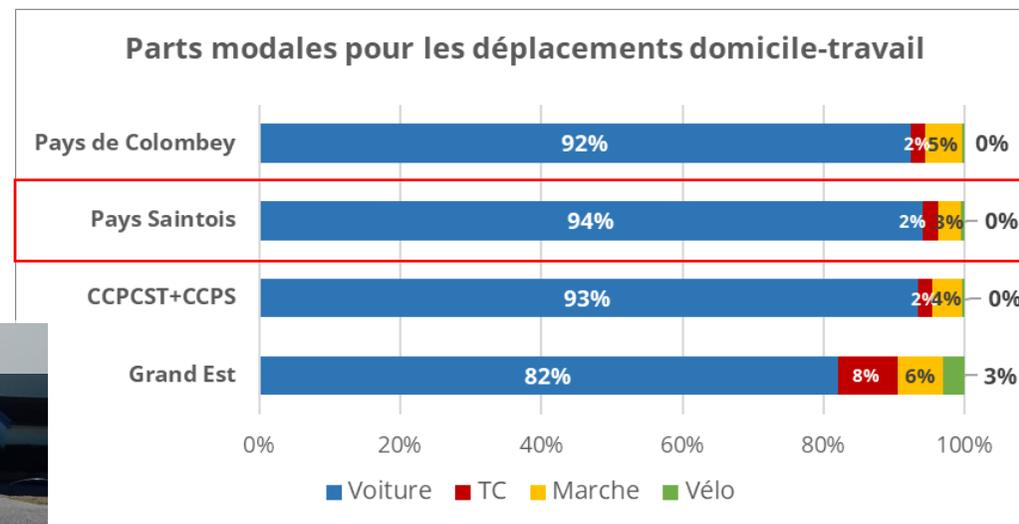
L'hégémonie de la voiture dans les pratiques de déplacement

- ▶ **L'usage de la voiture est très prédominant** quel que soit le motif de déplacement.
- ▶ **Des pratiques et besoins de mobilité en lien avec des pôles extérieurs** (Neuves-Maisons, Nancy...) pour lesquels l'offre régulière de TC n'apporte pas une réponse à la hauteur des besoins.
- ▶ **Un réseau routier clairement hiérarchisé** et un niveau de trafic très modéré.
- ▶ **Des dispositifs de pacification mis en place dans certaines communes** mais loin d'être généralisés (moins d'1 sur 4).
- ▶ **Des conditions de stationnement aisées** avec une offre généreuse et peu de réglementée.

Parts modale selon le motif de déplacement

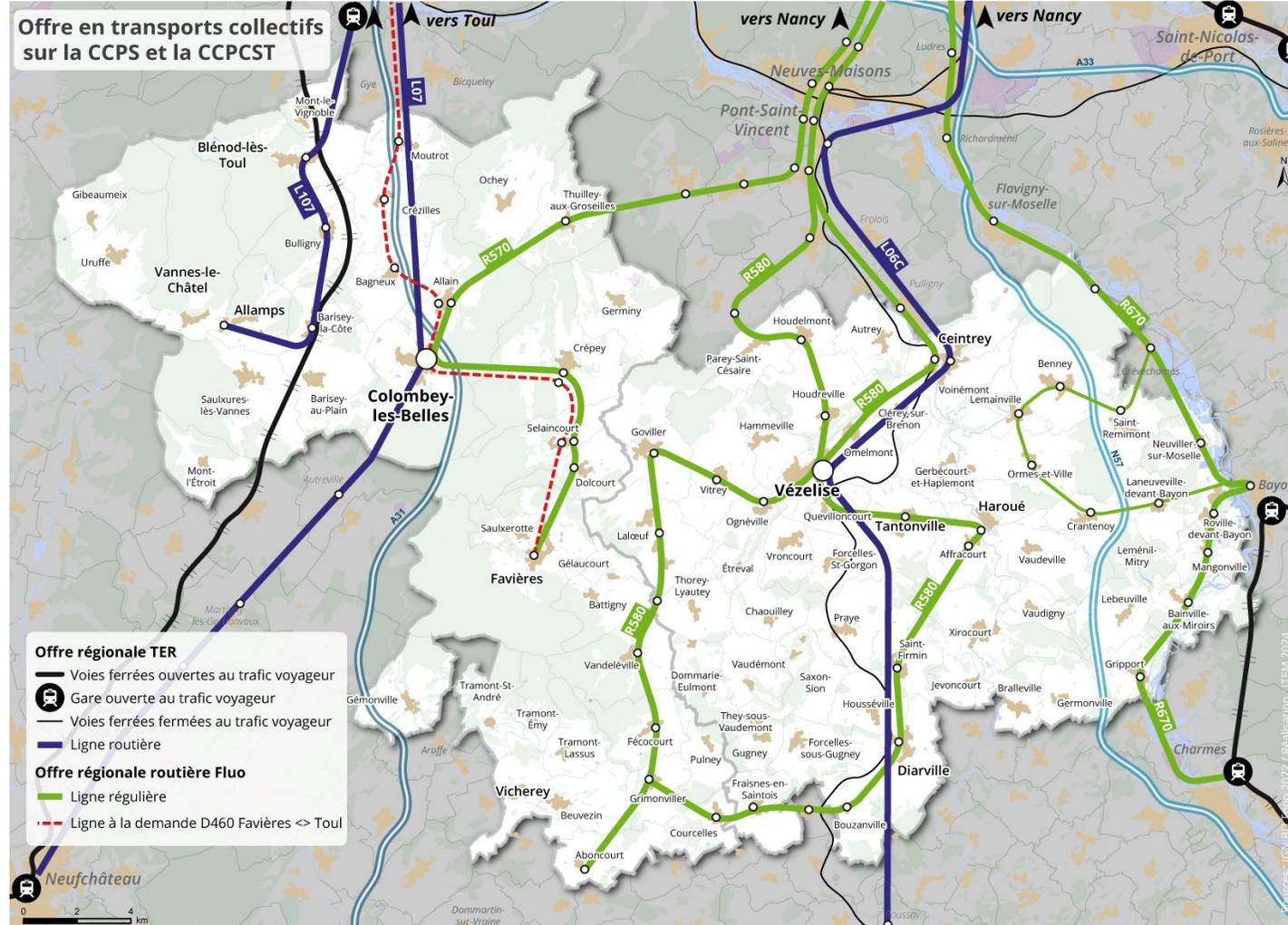


Parts modales pour les déplacements domicile-travail



Une offre de transport collectif orientée vers Nancy

- ▶ Une offre ferroviaire à proximité de la CCPS à la gare de Bayon à 30 min de Vézelize.
- ▶ Une offre routière pour connecter le territoire aux pôles externes : une ligne TER avec une offre attractive (mais seulement 2 arrêts) et une offre assez limitée sur les lignes Fluo entre 1 et 5 A/R par jour, surtout destinée aux captifs (peu adaptée pour les actifs).
- ▶ Des lignes scolaires dans la quasi-totalité des communes ouvertes à tous.
- ▶ Des arrêts de bus plutôt bien identifiés mais manque d'équipement d'intermodalité et une information sur place insuffisante.
- ▶ Une information TC présente sur la plateforme Fluo mais peu connue des habitants (70 % ne la connait pas).

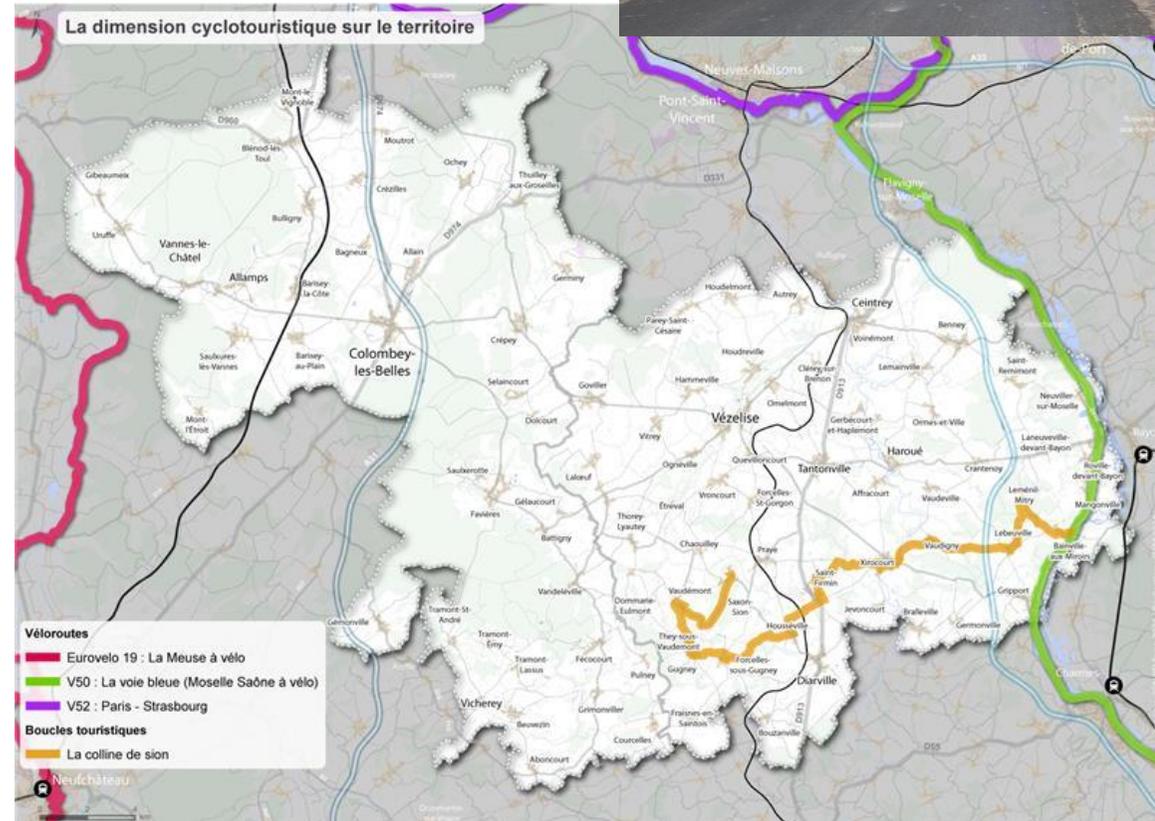


- ▶ La réouverture en 2027 de ligne Pont-Saint-Vincent <=> Mirecourt : une future desserte structurante pour le Saintois avec 2 gares (Vézelize et Ceintrey) desservies par 14 AR.

Les modes actifs et les nouvelles mobilités

- ▶ Les cheminements piétons sont globalement présents sur les traversées principales des communes, toutefois ils sont souvent de qualité moyenne à mauvaise car trop étroits ou au revêtement dégradé.
- ▶ Un territoire à proximité de 2 itinéraires structurants nationaux : la V50 Moselle Saône à vélo, la V52 « Paris – Strasbourg », + l'itinéraire de la colline de Sion.
- ▶ 14 km d'aménagements cyclables (essentiellement la voie verte de la V50) complétés par 18 km de zones pacifiées.
- ▶ Un usage du vélo essentiellement tourné vers les loisirs et le cyclotourisme.
- ▶ Le covoiturage : un réseau d'aires structurantes le long de la N57 à compléter par des aires plus locales.
- ▶ La Mobilité solidaire de Familles Rurales destinée à toute personne rencontrant des problèmes de mobilité et/ou d'isolement. 604 déplacements en 2023 depuis la CCPS.

Pratique utilitaire à Houdreville



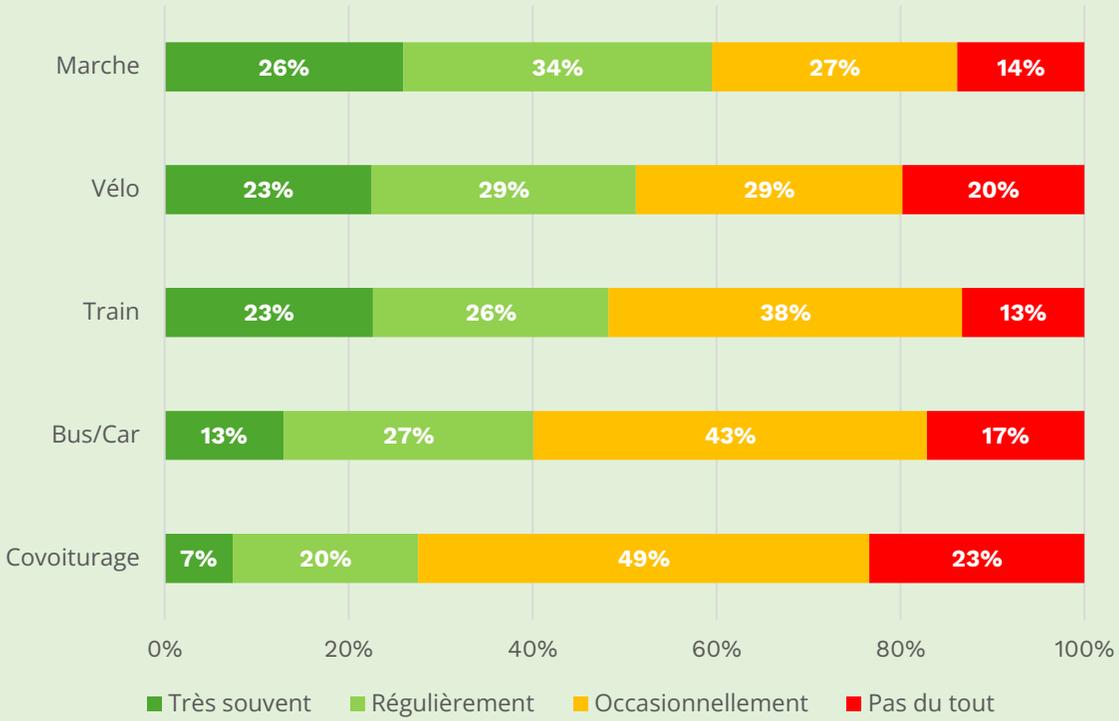
Quelles perspectives de report modal déclarées en cas d'amélioration des offres de mobilité ?



Si des améliorations étaient apportées, les répondants seraient prêts à utiliser davantage :

- Principalement **les modes actifs** avec une très forte utilisation régulière (« très souvent » + « régulièrement ») à 60 % pour la marche et 52 % pour le vélo ;
- Ensuite vient le **train** : 49 % d'usage régulier ;
- le **bus/car** et le **covoiturage** seraient les modes aux potentialités les plus limitées mais avec tout de même respectivement 40 et 27 % d'utilisateurs réguliers chez les répondants.

Si des améliorations étaient apportées, vous utiliseriez davantage...



► Toutefois des perspectives de report modal à nuancer car cela est du « déclaratif » et le changement de comportement est souvent plus limité.



La co-construction de la stratégie mobilité du PDMS

Un travail de co-construction mené dans une large concertation avec deux sessions en atelier



- ▶ **20 à 30 participants** (*élus, partenaires, représentants des habitants...*)



- ▶ **Un travail de production avec des participants répartis en 4 sous-groupes ;**



L'atelier 1 : formaliser les enjeux et imaginer les premières pistes d'actions

► 7 « leviers opérationnels » / « enjeux à traiter » retenus pour améliorer la mobilité des habitants :

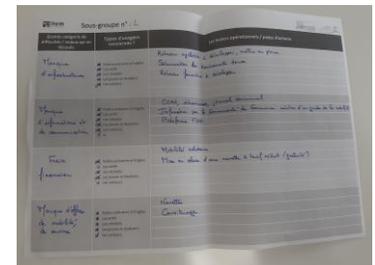


Pas de priorité entre eux !

- 1 *Développer l'offre de transports collectifs (routiers et ferrés) et l'intermodalité, actuellement inadaptées aux besoins et défaillante*
- 2 *Améliorer la communication et l'information*
- 3 *Répondre au manque d'infrastructures vis-à-vis des modes actifs et à la sécurisation de leur pratique*
- 4 *Limiter l'autosolisme*
- 5 *Diversifier les services de mobilité*
- 6 *Réduire le coût de la mobilité pour l'usagers*
- 7 *Lutter contre l'isolement (social et géographique) et diminuer les besoins de déplacements*



► Des enjeux déclinés en premières pistes d'actions (les réponses à apporter à l'avenir !) afin d'alimenter le second atelier de travail.



L'atelier 2 : construire le « scénario » stratégique composé des pistes d'actions

- ▶ En préambule les 7 enjeux ont été déclinées en 33 pistes d'actions potentielles pouvant être à développer sur la CCPS.
- ▶ Quelles solutions retenir ? Chaque sous-groupe a construit son scénario stratégique à travers un travail pour répartir les actions potentielles selon 4 catégories !



**Action clés
qui constitueront le
socle de la stratégie
du PdMS**

**Action possible
pour compléter la
stratégie du PdMS**

**Piste de réflexion
possible mais hors
PdMS aujourd'hui au
regard des choix à
effectuer**

**Action à écarter
(non pertinente ...)**



- ▶ La synthèse des réflexions de chaque sous-groupe a fait ressortir :
 - **18 actions qui seraient à intégrer dans la stratégie mobilité** (14 actions ressortant comme actions « socles » et 4 à dominante « complémentaire »)
 - **9 actions à arbitrer**, pour lesquelles aucun consensus ne se dégage
 - **5 actions classées en « pistes de réflexion »** possibles pour l'avenir mais hors du Plan de mobilité au regard des choix à effectuer
 - **1 action à écarter**

La formalisation de la stratégie opérationnelle



- ▶ A partir de la synthèse de l'atelier : formalisation de 4 scénarios différenciés selon l'intégration ou non d'actions qui n'avaient pas fait consensus .



Une phase d'arbitrage et choix du scénario avec les élus du territoire
(Comité Technique puis Conférence des Maires)



- ▶ Le scénario retenu :
 - ▶ les 18 actions pressenties aux ateliers ont été retenues
 - ▶ 2 actions à arbitrer ont été fusionnées avec d'autres parmi les 18 « retenues ».



18 actions constituent la stratégie de mobilité de la CCPS structurée autour des 7 enjeux à traiter

- ▶ Pour la CC du Pays de Colombey : **20 actions retenues** pour sa stratégie mobilité
- ▶ Dont **13 actions communes avec le Pays du Saintois** : certaines de ces actions pourront être développées de manière conjointe, pour une meilleure cohérence et diminuer les coûts de mise en œuvre !



Le plan d'actions du PDMS

Les 18 actions en réponse aux 7 enjeux :

▶ **Enjeu 1 : Développer l'offre de transports collectifs (routiers et ferrés) et l'intermodalité, actuellement inadaptées aux besoins et défaillante**

- 1 - Porter auprès de la Région une amélioration de l'offre sur les lignes de car
- 2 - Etudier la faisabilité d'une offre de transport à la demande (TAD) pour permettre de répondre aux besoins essentiels de déplacements à l'échelle de la CC
- 3 - Suivre la réouverture et la desserte proposée sur la ligne 14, et aménager les haltes de Ceintrey et Vézelize en véritables PEM pour le territoire

▶ **Enjeu 2 : Améliorer la communication et l'information**

- 4 - Créer un guide mobilité à l'échelle de la CC afin de rassembler et de faire connaître toutes les offres et services de mobilité
- 5 - Organiser des événements pour promouvoir les solutions alternatives de mobilité et encourager le changement de comportement

▶ **Enjeu 3 : Répondre au manque d'infrastructures vis-à-vis des modes actifs et la sécurisation de la pratique**

- 6 - Développer un vrai maillage d'aménagements cyclables en mettant en œuvre les itinéraires prioritaires définis dans le SDC
- 7 - Développer un stationnement vélo adapté aux besoins
- 8 - Engager une étude de faisabilité d'un itinéraire cyclotouristique Est-Ouest permettant de faire le lien entre la Meuse à Vélo et La Voie Bleue (V50) traversant la CCPCST et la CCPS
- 9 - Développer le programme « savoir rouler à vélo » dans les écoles pour apprendre à circuler en toute autonomie

Les 18 actions en réponse aux 7 enjeux : (II)

▶ **Enjeu 4 : Limiter l'autosolisme**

10 - Démocratiser le covoiturage en favorisant et sécurisant la mise en relation des covoitureurs

11 - Mettre en place une ou des lignes de covoiturage avec des arrêts sécurisés en lien avec Moselle & Madon et le Grand Nancy

▶ **Enjeu 5 : Diversifier les services de mobilité**

12 - Expérimenter la mise place de véhicules en autopartage avec ou sans permis

13 - Proposer un service de location moyenne/longue durée de VAE à destination des habitants

14 - Développer des services vélos en s'appuyant sur l'implantation d'une association locale d'utilisateurs du vélo

▶ **Enjeu 6 : Réduire le coût de la mobilité pour l'utilisateur**

15 - Développer des tarifs solidaires, forfaits familles, voire la gratuité des transports selon les usagers

16 - Développement une offre de location multimodale solidaire (VAE, 2RM, voiture, voiture sans permis...) à l'échelle du territoire

▶ **Enjeu 7 : Lutter contre l'isolement (social et géographique) et diminuer les besoins de déplacements**

17 - Encourager et accompagner le développement d'un panel de services de proximité et/ou itinérants et/ou à distance pour limiter les besoins de déplacements et l'immobilisation subie

18 - Diversifier les services de mobilité solidaire et l'accompagnement des personnes à mobilité réduite (plateforme de mobilité solidaire type wimoov, garage et auto-école solidaire...)

La formalisation du plan d'action du PdMS



▶ Un troisième atelier pour dessiner le contour opérationnel de certaines actions.

▶ Ces contributions sont venues alimenter le plan d'action, avec pour certaines un arbitrage amont nécessaire quand les avis étaient très divergents ...

▶ Des propositions de contours opérationnels (sur la base des contributions des ateliers, de propositions du BE... avec parfois différents scénarios) afin d'alimenter la formalisation des fiches actions du PdMS.

▶ Il s'agit de propositions, hypothèses ... qui seront à conforter avant la mise en œuvre ou le lancement d'expérimentations :

- A travers des études pré-opérationnelles ;
- En fonction du choix des Elus et des capacités financières par exemple de la CC ;
-

▶ Il faut rappeler que le PdMS est un document global de planification volontaire et n'a pas de caractère opposable et son contenu n'est pas prescriptif ...

▶ De même, la priorisation des actions resterait indicative. Toutefois les Elus de la CC ont fait le choix de ne pas inscrire de priorisation dans le PdMS. Le plan d'action global fixe le cap et les actions à étudier / engager en priorité seront définis progressivement en concertation avec les Elus en fonction des finances, opportunités, appels à projet, position des partenaires ...

Fonctionnement général du covoiturage dynamique					
Privilégier une offre ?	<input type="checkbox"/>	Gratuite pour l'utilisateur	Quel type de fonctionnement ?	<input type="checkbox"/>	Uniquement quotidien (pas de réservation ou mise en relation préalable)
	<input type="checkbox"/>	Payante pour l'utilisateur		<input type="checkbox"/>	Mixte (avec mise en relation préalable possible via application)
	<input type="checkbox"/>	Sans rétribution du chauffeur		<input type="checkbox"/>	et
	<input type="checkbox"/>	Avec une rétribution du chauffeur par l'utilisateur ?		<input type="checkbox"/>	Application et une plateforme unique type arrêt
	<input type="checkbox"/>	Avec une rétribution du chauffeur par la collectivité ?		<input type="checkbox"/>	Uniquement Atelier de réflexion des collectivités/juristes/ambassadeurs
	<input type="checkbox"/>	Avec une rétribution mixte à l'utilisateur/collectivité ?		<input type="checkbox"/>	Mixte Atelier/application
Faut-il une plage de fonctionnement de la ligne au cours de la journée ?			Faut-il intégrer une garantie retour en heure de pointe ? (l'opérateur propose une solution de transport si la personne n'est pas prise en charge au bout de X minutes par exemple)		
<input type="checkbox"/> oui			<input type="checkbox"/> oui		
<input type="checkbox"/> non			<input type="checkbox"/> non		
Remarque ou précision :			Si oui au bout de combien de temps selon vous ?		
Partage de telle ligne de covoiturage dynamique ? :					
<input type="checkbox"/> CTEG car la ligne concernerait essentiellement des flux sortants vers une autre CC ou CCs ;					
<input type="checkbox"/> Les intérêts concernent par l'ajout/identification de la ligne ;					
<input type="checkbox"/> Les Régions devraient porter de telles expérimentations car des lignes sortent du périmètre d'une seule CC et seraient complètes au point d'arrêt CC ;					
Autres remarques, points à prendre en considération sur le contour de l'action à mettre en œuvre :					



Le contenu des fiches actions

Acteurs et rôles

-> Acteurs à mobiliser pour la mise en œuvre des actions

Coûts

-> Coûts estimatifs à affiner et à répartir durant la mise en œuvre des actions

Suivi

-> Au-delà de la mise en œuvre de l'action, mesurer l'efficacité des actions

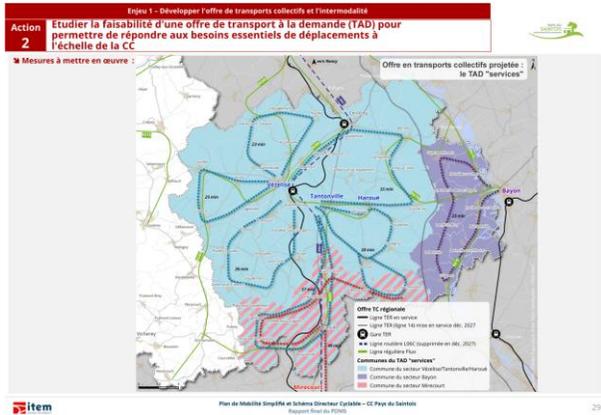
Impact report modal

-> Les effets attendus sur l'usage des nouvelles offres

Faisabilité

-> Les difficultés potentielles (technique / financière / gouvernance) liées à la mise en œuvre des actions

C



Enjeu 1 - Développer l'offre de transports collectifs et l'intermodalité

Action 2 Etudier la faisabilité d'une offre de transport à la demande (TAD) pour permettre de répondre aux besoins essentiels de déplacements à l'échelle de la CC

Constats du diagnostic

- Il n'existe pas d'offre de transport à la demande à l'échelle globale pour desservir l'ensemble des communes.

Objectif

- Offrir une solution de mobilité pour tous les habitants pour se déplacer de manière occasionnelle vers les pôles de proximité tout au long de l'année

Mesures à mettre en œuvre

L'objectif est d'offrir une solution de mobilité à tous les habitants du territoire pour se déplacer de manière occasionnelle vers les pôles de proximité et vers les gares (pour se connecter aux trains sur certains créneaux horaires).

Mesure 1: Mise en place d'un transport à la demande (TAD) de type zonal

- Un TAD ouvert à certains publics (personnes âgées, jeunes, en recherche d'emploi...);
- Le fonctionnement serait entre 9h - 13h et 14h - 17h30 pour les demi-journées de fonctionnement afin de correspondre aux horaires d'ouverture des services et commerces;
- Une réservation qui serait effectuée la veille du départ et/ou 48h (calcul d'itinéraire selon les réservations);
- Une expérimentation au minimum de 24 mois, le temps de faire connaître le service auprès des publics ciblés;
- 2 scénarios : un TAD zonal en rabattement sur les polarités (scénario 1), un TAD global sur toute la CCPS (scénario 2).

Mesure 2 : Mettre en place d'un transport à la demande (TAD) vers les gares en complément

Ce TAD regrouperait les habitants des communes non desservies par une offre régulière régionale (ligne routière ou ferroviaire) souhaitant utiliser le train pour un déplacement à la journée vers le Grand Nancy.

Publics cibles

- Captifs (personnes âgées, jeunes...)

Périmètre

- CCPS

Acteurs

Acteurs	Rôle
CCPS	Maitre d'ouvrage en tant qu'AOM locale
Commune	Partenaires techniques pour la communication et la diffusion de l'information
Région	Partenaire technique/financier

Coûts

- TAD services - scénario 1 : de 47 à 187 k€/an (hors recettes)
- TAD services - scénario 2 : de 35 à 59 k€/an (hors recettes)
- TAD gare : de 16 à 44 k€/an (hors recettes)
- 0,15 ETP pour le suivi, la gestion et la communication

Suivi des mesures

- Evolution globale de la fréquentation
- Taux de déclenchement par ligne et OD réalisées
- Evolution du rapport coût / voyage réalisé
- Enquête de satisfaction

Impact report modal

Limité Moyen Elevé

Faisabilité

Simple Complexe

Technique Financière Coordination des acteurs

1 2 3 1 2 3 1 2 3

Plan de Mobilité Simplifié et Schéma Directeur Cyclable - CC Pays du Saintois
Rapport final du PDMS

A

B

A) Constats du diagnostic / Objectif / Public cibles :

-> Préciser ce qui justifie et cible la mise en œuvre de l'action

B) Mesures à mettre

-> Vision synthétique proposée en 1ère page – Présentation des mesures à mettre en œuvre

C) Détail des mesures à mettre

-> Présentation du contour opérationnel envisageable pour les mesures à mettre en œuvre, exemple sur d'autres territoires...



**Enjeu 1 : Développer l'offre de transports collectifs et
l'intermodalité**

Action 1 Porter auprès de la Région une amélioration de l'offre sur les lignes de cars

➤ Constats du diagnostic

- Les lignes régionales Fluo R580 et R670 connecte la CCPS à Nancy et n'apportent qu'une réponse partielle aux besoins de déplacements.
- La ligne TER L06C desservant Diarville et Vézelize va être supprimé à l'ouverture de la ligne 14.

➤ Objectif

- Proposer un renforcement de l'offre compatible avec les besoins des actifs et des captifs vers/depuis Nancy.

➤ Mesures à mettre en œuvre

Mesure 1 : Pérenniser la desserte routière de Diarville à la suite de la mise en service de la ligne 14 par un prolongement des services de la R580

Avec la mise en service de la ligne 14, la ligne TER routière L06C qui assurait la desserte en substitution de la voie ferroviaire va être supprimée en décembre 2027.

Il s'agira pour Diarville, aujourd'hui desservie par 2 allers le matin et 4 retours le soir par la L06C de conserver une desserte équivalente une fois la ligne 14 en service et d'offrir un aller-retour à la demi-journée vers Nancy.

Mesure 2 : Ajouter un aller-retour en matinée et en après-midi pour la R580 en rabattement vers la gare de Ceintrey

Afin de renforcer la desserte du territoire en heures creuses, il est souhaité d'ajouter un aller le matin vers Ceintrey (scénario 1) et un retour l'après-midi depuis Ceintrey (scénario 2) circulant aussi les samedis (scénario 3) pour compléter la desserte en journée des polarités de la CCPS (Vézelize, Tantonville, Haroué).

Mesure 3 : Ajouter un aller-retour sur la R670 desservant Lemainville et Benney à la mi-journée

Il s'agit de permettre des déplacements à la demi-journée à Nancy.

Mesure 4 : Veiller à permettre le transport des vélos

- A travers les contrats, obliger les transporteurs à équiper les véhicules avec des accroches vélos intérieurs ou extérieurs.



Accroche intérieure pour 2 vélos ou extérieure pour 4/6 vélos extérieur

➤ Publics cibles

- Actifs
- Captifs

➤ Périmètre

- CCPS

Acteurs

Région

Rôle

Cheffe de file - AOM des lignes régionales

CCPS

Lobbying auprès de la Région pour l'évolution de l'offre régionale

➤ Coûts

- Pas de coût direct pour la CCPS.
- Evolution proposée de l'offre : un total de 167 k€/an (base coût estimé à +/- 4€/km)
 - Mesure 1 : 55 €/an
 - Mesure 2 : jusqu'à 84 k€/an
 - Mesure 3 : 28 k€/an
- Si nécessité d'améliorer le transport des vélos : +/-5 k€ par véhicule

➤ Suivi des mesures

- Evolution globale de la fréquentation
- Evolution du rapport coût / voyage
- % véhicules équipés de stationnement vélos

➤ Impact report modal

Limité

Moyen

Élevé

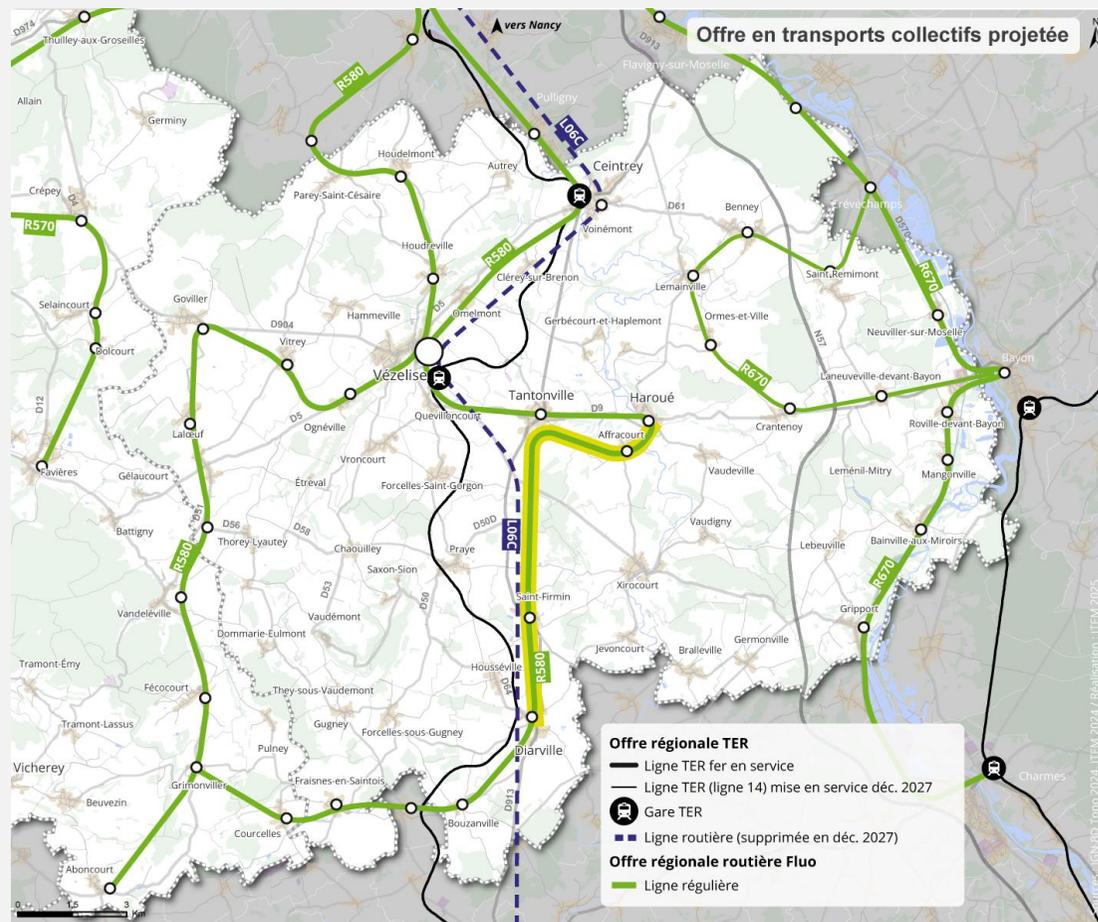
➤ Faisabilité



Action 1 Porter auprès de la Région une amélioration de l'offre sur les lignes de cars

📌 Détails des mesures à mettre en œuvre

Mesure 1 : Pérenniser la desserte routière de Diarville à la suite de la mise en service de la ligne 14 par un prolongement des services de la R580



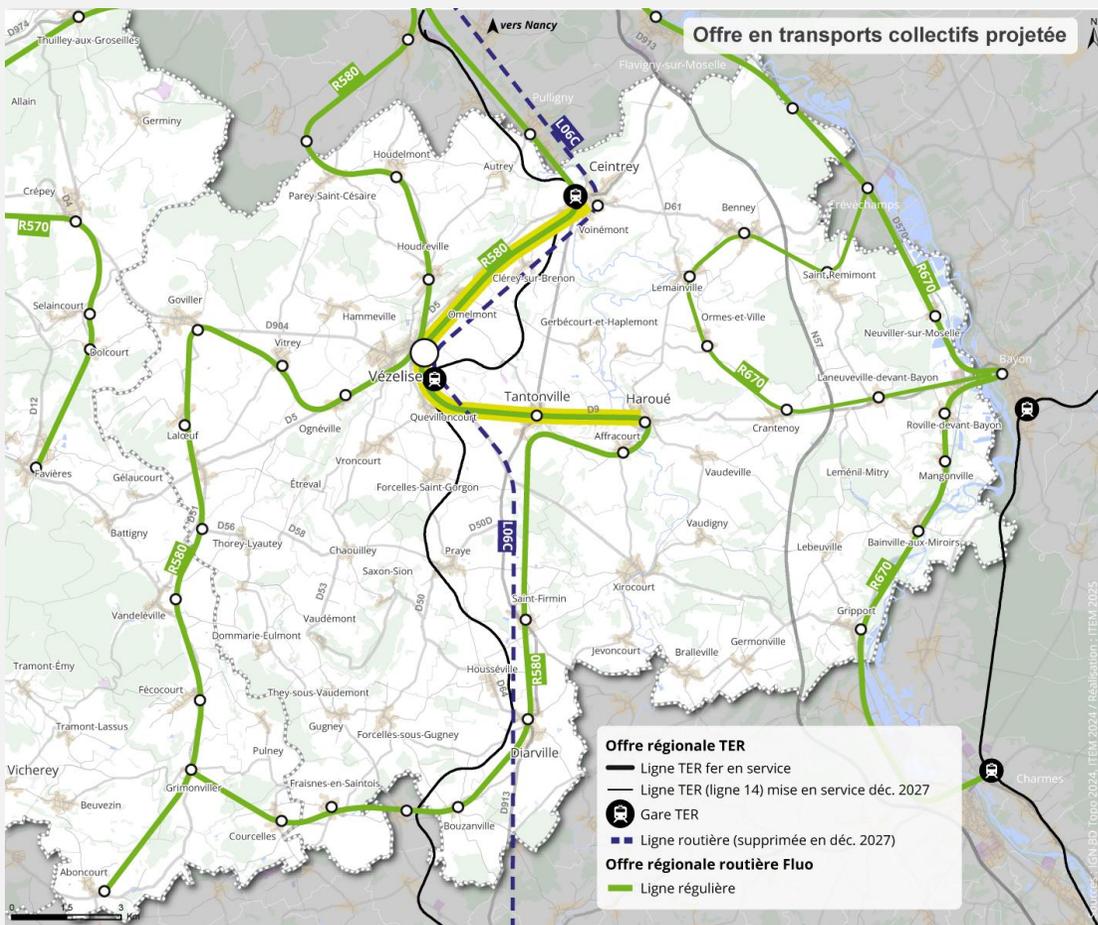
Lignes	Offre actuelle en période scolaire			Adéquation offre / demande pour les habitants de la CCPS	
	JOB	Sam	Dim	Captifs	Actifs
R580 Grimonviller <> Vézélise <> Nancy	1-4 AR (selon les communes)	1-4 AR (selon les communes)	0	Moyen à Bon	Limité à Moyen

Propositions d'évolution de l'offre	Objectifs poursuivis	Coûts (ratio 4 €/km)
<p>Prolonger les services 8, 101, 110 et 108/111 de Haroué à Diarville en desservant Affracourt (à la demande) et Saint-Firmin</p> <p>Diarville bénéficiera ainsi de 3 allers vers Nancy (2 aujourd'hui) et 4 retours (4 également aujourd'hui).</p>	<p>Conserver une desserte équivalente une fois la ligne 14 en service et permettre un aller-retour à la demi-journée vers Nancy</p>	<p>55 k€/an</p>

Action 1 Porter auprès de la Région une amélioration de l'offre sur les lignes de cars

➤ Détails des mesures à mettre en œuvre (suite)

Mesure 2 : Ajouter un aller-retour en matinée et en après-midi pour la R580 en rabattement vers la gare de Ceintrey

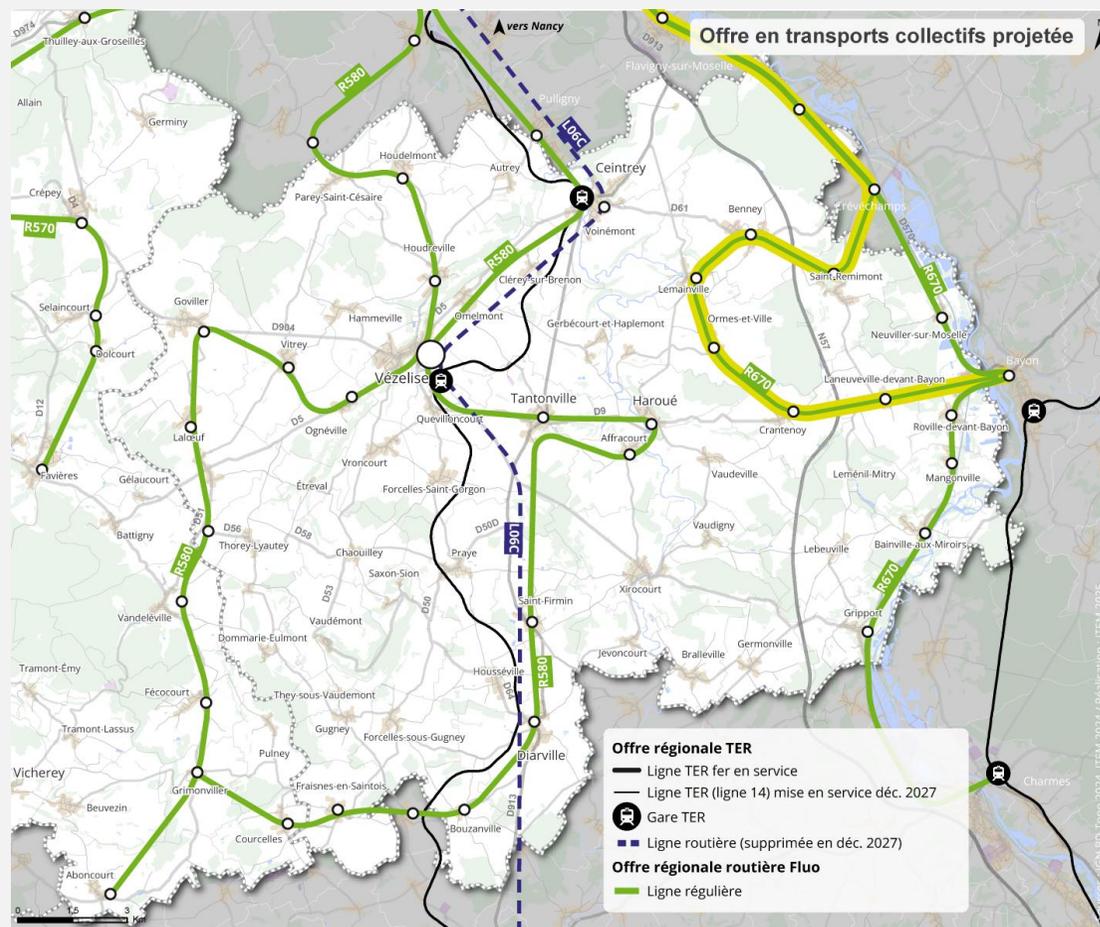


Propositions d'évolution de l'offre	Objectifs poursuivis	Coûts (ratio 4 €/km)
<p>Scénario 1 : Ajouter un aller le matin d'Haroué à la gare de Ceintrey</p> <p>Il permettra une correspondance en gare de Ceintrey en milieu de matinée pour rejoindre ensuite Nancy en train.</p>	<p>Compléter l'offre TC pour rejoindre Nancy en s'appuyant sur le train</p>	<p>35 k€/an</p>
<p>Scénario 2 : Ajouter un retour l'après-midi de la gare de Ceintrey à Haroué</p> <p>Il permettra une correspondance en gare de Ceintrey en milieu d'après-midi pour offrir un retour supplémentaire depuis Nancy par le train.</p>	<p>Compléter l'offre TC pour revenir de Nancy en s'appuyant sur le train</p>	<p>35 k€/an</p>
<p>Scénario 3 : Etendre au samedi l'aller-retour supplémentaire entre Haroué et la gare de Ceintrey</p>	<p>Compléter l'offre TC pour revenir de Nancy en s'appuyant sur le train</p>	<p>14 k€/an</p>
<p>Total (sc. 1+2+3) : +/- 84 k€/an</p>		

Action 1 Porter auprès de la Région une amélioration de l'offre sur les lignes de cars

➤ Détails des mesures à mettre en œuvre (suite)

Mesure 3 : Ajouter un aller-retour sur la R670 desservant Lemainville et Benney en début d'après-midi



Lignes	Offre actuelle en période scolaire			Adéquation offre / demande pour les habitants de la CCPS	
	JOB	Sam	Dim	Captifs	Actifs
R670 Grimonviller <> Vézelize <> Nancy	2-5 AR (selon les communes)	0-4 AR (selon les communes)	0	Moyen à Bon	Limité à Moyen

Propositions d'évolution de l'offre	Objectifs poursuivis	Coûts (ratio 4 €/km)
<p>Ajouter un aller-retour à la mi-journée entre Bayon et Nancy passant par Saint-Remimont, Benney, Lemainville, Ormes-et-Ville, Crantenoy, Laneuveville et Rville du lundi au samedi</p> <p>A noter que le retour Nancy > Bayon est déjà existant les mercredi et samedi en période scolaire.</p>	Compléter l'offre TC pour se déplacer à Nancy à la demi-journée	28 k€/an

Action 2 Etudier la faisabilité d'une offre de transport à la demande (TAD) pour permettre de répondre aux besoins essentiels de déplacements à l'échelle de la CC

➤ Constats du diagnostic

- Il n'existe pas d'offre de transport à la demande à l'échelle globale pour desservir l'ensemble des communes.

➤ Objectif

- Offrir une solution de mobilité pour tous les habitants pour se déplacer de manière occasionnelle vers les pôles de proximité tout au long de l'année

➤ Mesures à mettre en œuvre

L'objectif est d'offrir une solution de mobilité à tous les habitants du territoire pour se déplacer de manière occasionnelle vers les pôles de proximité et vers les gares (pour se connecter aux trains sur certains créneaux horaires).

Mesure 1: Mise en place d'un transport à la demande (TAD) de type zonal

- Un TAD **ouvert à certains publics** (personnes âgées, jeunes, en recherche d'emploi...);
- Le **fonctionnement serait entre 9h – 13h et 14h – 17h30** pour les demi-journées de fonctionnement afin de correspondre aux horaires d'ouverture des services et commerces;
- Une **réservation qui serait effectuée la veille du départ et/ou 48h** (calcul d'itinéraire selon les réservations);
- Une **expérimentation au minimum de 24 mois**, le temps de faire connaître le service auprès des publics ciblés;
- **2 scénarios** : un TAD zonal en rabatement sur les polarités (scénario 1), un TAD global sur toute la CCPS (scénario 2).

Mesure 2 : Mettre en place d'un transport à la demande (TAD) vers les gares en complément

Ce TAD concernerait les habitants des communes non desservies par une offre régulière régionale (ligne routière ou ferroviaire) souhaitant utiliser le train pour un déplacement à la journée vers le **Grand Nancy**.

➤ Publics cibles

- Captifs (personnes âgées, jeunes...)

➤ Périmètre

- CCPS



Acteurs	Rôle
CCPS	Maitre d'ouvrage en tant qu'AOM locale
Commune	Partenaires techniques pour la communication et la diffusion de l'information
Région	Partenaire technique/financier

➤ Coûts

- TAD services – scénario 1 : de 47 à 187 k€/an (hors recettes)
- TAD services – scénario 2 : de 35 à 59 k€/an (hors recettes)
- TAD gare : de 16 à 44 k€/an (hors recettes)
- 0,15 ETP pour le suivi, la gestion et la communication

➤ Suivi des mesures

- Evolution globale de la fréquentation
- Taux de déclenchement par ligne et OD réalisées
- Evolution du rapport coût / voyage réalisé
- Enquête de satisfaction

➤ Impact report modal

Limité	Moyen	Élevé
--------	-------	-------

➤ Faisabilité



**Action
2**
Etudier la faisabilité d'une offre de transport à la demande (TAD) pour permettre de répondre aux besoins essentiels de déplacements à l'échelle de la CC
↳ Mesures à mettre en œuvre :

Mesure 1 – Scénario 1 : Mise en place d'un transport à la demande (TAD) de type zonal avec 3 secteurs géographiques en rabattement sur les polarités (le tripôle Vézelize/Tantonville/Haroué, Bayon et Mirecourt) avec des horaires prédéfinis

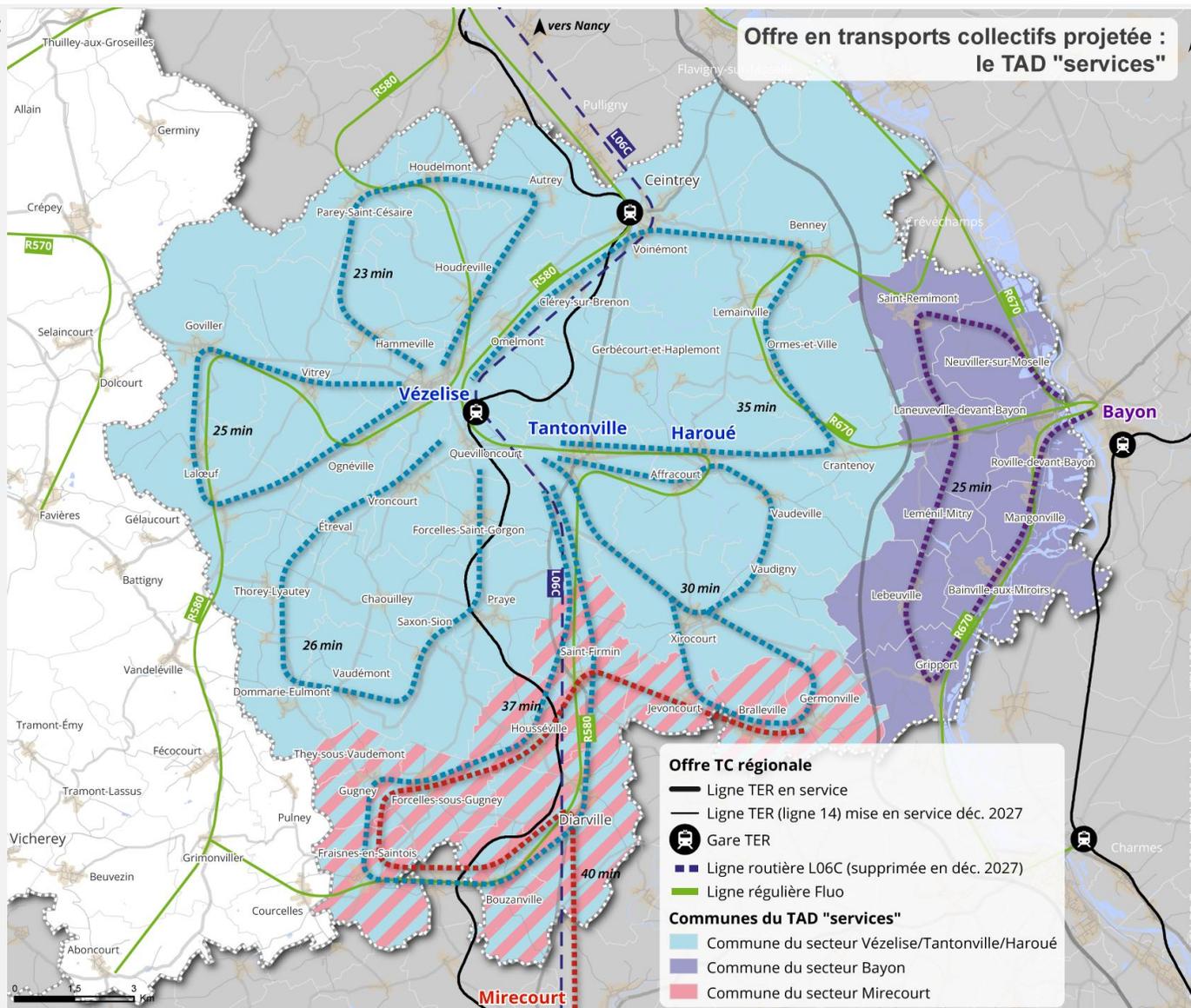
- Fonctionnement sur des **demi-journées par semaine** où **chaque commune disposerait d'1 AR à la demi-journée vers les polarités** avec un temps sur place d'environ 1h30 à 2h.
- Organisation du TAD zonal avec des **boucles virtuelles de rabattement permettant le ramassage au domicile** dans les communes et **dépose sur des points stratégiques dans la polarité** (supermarché, maison de santé, Maison France Services, etc...).
- 7 circuits de ramassage de 30 minutes en moyenne :
 - 1 vers Mirecourt : pour ces communes le TAD pourra aussi permettre de venir sur Vézelize/Tantonville/Bayon en alternant 1 jour vers Vézelize, 1 autre jour vers Mirecourt ;
 - 5 vers le tripôle Vézelize/Tantonville/Haroué ;
 - 1 vers Bayon.
- Pour l'exploitation du service : déléguée à un **prestataire** (soit un transporteur soit artisans taxis) à travers un **marché de services** (expérimentation minimum 24 mois).
- Pour évaluer les coûts d'exploitation, 3 niveaux d'offre sont proposés.

Coûts d'un TAD selon 3 hypothèses de niveau d'offre				
Hypothèses		1	2	3
Nb demi-journées / semaine de fonctionnement		2	4	6
Km maximum parcourus / an		14 500 km	24 200 km	29 000 km
Taux de déclenchement estimé		90 %	70 %	60 %
Coût par an exploitation	Via transporteur <i>(coût global avec gestion réservation - base 3€/km)</i>	93 k€/an	145 k€/an	187 k€/an
	Via recours à des taxis <i>(base 1,5€/km - hors gestion des réservations assurée par CC)</i>	47 k€/an	73 k€/an	93 k€/an
Recettes* <i>(base 2 passagers/boucle à 4€ A/R)</i>		920 passagers 3,6 k€/an	1420 passagers 5,7 k€/an	1 830 passagers 7,3 k€/an

* Les recettes sont limitées et couvrent la publicité et la communication, mais ne suffisent pas à compenser les coûts d'exploitation.

Action 2 Etudier la faisabilité d'une offre de transport à la demande (TAD) pour permettre de répondre aux besoins essentiels de déplacements à l'échelle de la CC

➤ Mesures à mettre en œuvre :



Sources : IGN, BD Topo 2024, ITEM 2024 / Réalisation : ITEM 2025

**Action
2**
Etudier la faisabilité d'une offre de transport à la demande (TAD) pour permettre de répondre aux besoins essentiels de déplacements à l'échelle de la CC
➤ Mesures à mettre en œuvre (suite) :
Scénario 2 : Mise en place d'un transport à la demande (TAD) de type zonal global

- Le transport est réalisé par l'intermédiaire d'un **véhicule et d'un personnel de la CCPS** ;
- Le trajet s'effectuerait **depuis le domicile à l'adresse de destination** (possibilité d'aller partout comme un taxi) **dans toute la CCPS** ;
- Une tarification dépendante des distances réalisées** lors du trajet : 2 € pour une distance jusqu'à 20 km aller-retour / 5 € pour une distance supérieure à 20 km aller-retour.
- Pas d'horaires prédéfinis** : le premier usager qui réserve dicte l'horaire de départ et les réservations supplémentaires viennent se greffer sur les réservations précédentes pour mutualiser ou enchaîner les trajets si cela est réalisable avec l'offre de véhicule dédiée. Si cela n'est pas possible la réservation n'est pas validée.
- Un scénario impliquant une monopolisation de véhicules importantes pour une faible mutualisation mais permettant une certaine « liberté » aux passagers (possibilité de se déplacer n'importe où sur le territoire).

Coûts d'un TAD selon le scénario 2 et 2 hypothèses de niveau d'offre		
Hypothèse	Hypothèse 1	Hypothèse 2
Nb demi-journées de fonctionnement par semaine	2 demi-journées	4 demi-journées
Besoin chauffeurs	0,45 ETP (4 demi-journées par semaine)	0,9 ETP (8 demi-journées par semaine)
Coûts chauffeurs	20 k€/an	40 k€/an
Coût 1 véhicule (amortissement, assurance...)	8 k€/an	8 k€/an
Km parcourus par an	18 000 km/an	28 000 km/an
Cout km parcourus par an (0,4€/km)	7,2 k€/an	11,2 k€/an
Cout total / an	35 k€/an	59 k€/an
Recettes (base +/- 3 passagers à 4€ A/R)	620 passagers 2,5 k€/an	950 passagers 3,8 k€/an

Action 2

Etudier la faisabilité d'une offre de transport à la demande (TAD) pour permettre de répondre aux besoins essentiels de déplacements à l'échelle de la CC

➤ **Mesures à mettre en œuvre (suite) :**

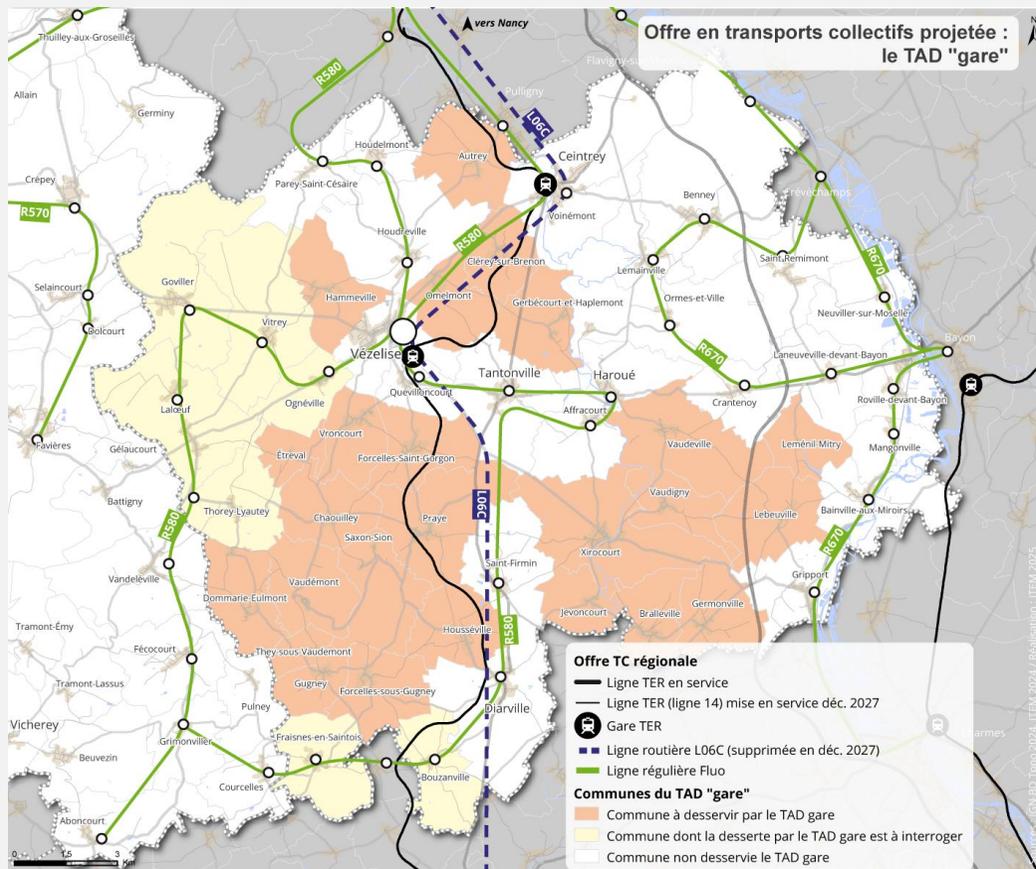
Mesure 2 : Mettre en place d'un transport à la demande (TAD) vers la gare de Vézelize en complément

- Un rabattement vers la **gare de Vézelize** pour **toutes les communes non desservies par une ligne Fluo** permettant d'aller à Nancy à la journée. Les communes en jaune sur la carte sont desservies par une ligne Fluo mais à des horaires contraignant (départ avant 7h le matin) et sans circulation durant les vacances. Il s'agira de s'interroger sur l'intégration ou non de ces communes dans le TAD « gare ».
- Un service **sans véritablement de circuits prédéfinis** mais plutôt par des zones de desserte dont les contours sont évolutifs selon la demande (exemple de découpage des zones sur la carte ci-contre avec estimation des boucles moyennes de ramassage pour le chiffrage) ;

- Des horaires prédéfinis selon les **horaires de train à Vézelize** (1 seul départ le matin et 1 seul retour en fin d'après-midi).
- Afin d'éviter une explosion des coûts, il faut garantir un usage du TAD « gare » pour des **besoins occasionnels**, en limitant l'usage de ce service à **2 ou 3 fois par mois** (sauf exception par exemple pour les personnes ayant commencé un travail depuis moins de 3 mois, une formation...)

Coûts d'un TAD « gare » selon 2 hypothèses de niveau d'offre
(fourchette de coûts selon les communes prises en compte)

Hypothèses		1	2
Nombre de journées par semaine de fonctionnement		3	5
Km maximum parcourus / an		10-13 000 km	12-15 000 km
Taux de déclenchement estimé		50 %	35 %
Coût par an exploitation	Via transporteur <i>(coût global avec gestion réservation - base 3€/km)</i>	31-38 k€/an	36-44 k€/an
	Via recours à des taxis <i>(base 1,5€ /km hors gestion des réservations assurée par la CC)</i>	16-19 k€/an	18-22 k€/an
Recettes <i>(base 3 à 4 passagers par jour à 4€ AVR)</i>		230-300 passagers 1,0-1,2 k€/an	270-360 passagers 1,1-1,4 k€/an



**Action
2**
Etudier la faisabilité d'une offre de transport à la demande (TAD) pour permettre de répondre aux besoins essentiels de déplacements à l'échelle de la CC
Exemples :
Le transport à la demande de la Communauté de Communes des Collines du Perche Normand

(Orne, 16 communes, 12 150 hab.)

- Une offre mise en place depuis 2007 (avec une reconfiguration en 2021).
- **Une exploitation assurée par les artisans taxis**, tandis que la collectivité est en charge du suivi et des réservations.
- Un transport à la demande ouvert à l'ensemble des habitants de la CC pour des trajets internes à la CC et vers quelques polarités extérieures.
- Les jours et horaires de fonctionnement dépendent du motif de déplacement de l'utilisateur.

Année	2019	2021	2022
Voyages	4 538	4 048	4 898
Km	79 000	94 000	115 000
Dépenses	63 k€	94 k€	107 k€
Recettes	13 k€	18 k€	25 k€
Subventions	-	16 k€	16 k€
Reste à charge CC	50 k€	60 k€	66 k€

Libertad de la Communauté de Communes des Portes du Haut-Doubs

(Doubs, 47 communes, 25 000 hab.)

- **Une association assure la prise des réservations et l'organisation du planning des courses ;**
- Des ayants droits spécifiques (les captifs) ;
- Un transport selon un **système zonal pour des trajets non réguliers dont le départ et l'arrivée se situent à l'intérieur de la CC** (4€ par trajet pour l'utilisateur) ;
- Fonctionnement du lundi au vendredi de 6h30 à 19h et le samedi de 8h à 12h sauf jours fériés ;
- **Deux véhicules disponibles, donc la garantie de la course n'est pas assurée, ni le choix spécifique de l'horaire** (adaptation en fonction des demandes)
- Sur 1 an, 6000 trajets effectués représentant près de 51 000 km parcourus et une moyenne de 10 personnes par jour et 214 bénéficiaires différents ;
- **Cout pour la CC PHD (après déduction des recettes) : 64 k€/an**



Action 3 Suivre la réouverture et la desserte proposée sur la ligne 14, et aménager les haltes de Ceintrey et Vézelize en véritables PEM

👉 **Constats du diagnostic**

- La réouverture de la ligne TER 14 est prévue par décembre 2027.
- 2 gares sur la CCPS : Ceintrey (desservie par 14 AR) et Vézelize (dont la desserte prévisionnelle est de seulement 2 AR).

👉 **Objectif**

- Offrir des points d'accès ferroviaires au territoire pour offrir une alternative à la voiture pour rejoindre Nancy

👉 **Publics cibles**

- Actifs
- Captifs

👉 **Périmètre**

- CCPS

👉 **Mesures à mettre en œuvre**

Mesure 1 : Aménager mes haltes de Ceintrey et Vézelize en véritables pôles d'échanges multimodaux

Pour constituer un PEM qualitatif, différents aspects doivent être considérés pour favoriser l'intermodalité entre les différents modes de transport :

- Le **stationnement** automobile : jalonnement de la gare, stationnement des véhicules
- Le rabattement **vélo** : les aménagements cyclables en rabattement et le stationnement sécurisé ;
- Le **covoiturage** : organisation d'un point de rencontre avec des places dédiées et aménagement d'arrêt de covoiturage dynamique
- Les rabattements **piétons** depuis le centre-bourg de Vézelize et de Ceintrey et la qualité des cheminements au sein du PEM pour l'accès ;
- La réalisation de **quais bus** pour assurer le rabattement avec une ligne routière de bus et assurer l'intermodalité avec les lignes existantes passant à proximité ;
- La qualité de **l'information** multimodale.

Mesure 2 : Faire du lobbying auprès de la Région pour renforcer la desserte du Pays du Saintois

Sur les 14 AR qui circuleront entre Nancy et Mirecourt, seulement 2 s'arrêteront à Vézelize (2 allers le matin vers Nancy et 2 retours l'après-midi de Nancy). Si la gare de Ceintrey bénéficiera de 14 AR, sa position excentrée ne permet pas à toute la CCPS de bénéficier de cette desserte ferroviaire. Il s'agira de faire du lobbying auprès de la Région pour améliorer la desserte de l'ensemble de la Communauté de Communes :

- Soutenir **une desserte renforcée à Vézelize**, pour que, du fait de sa position plus centrale à l'échelle de la CCPS, une plus grande part de la CCPS bénéficie des avantages du train en termes de mobilité (3000 habitants sont à moins de 5 min en voiture de la gare de Vézelize) ;
- **Promouvoir à plus long terme la réouverture de la halte de Diarville** pour que le sud de la CCPS ait un point d'accès ferroviaire et offrir un accès à la Colline de Sion pour les touristes.

Acteurs	Rôle
CCPS	Maitre d'ouvrage en tant qu'AOM locale sur l'interface gare
Région	Maitre d'ouvrage sur la partie ferroviaire en tant qu'AOM régionale et cheffe de file de l'intermodalité
Communes CD54	Partenaire technique et/ou financier
SNCF Réseau	Ancien gestionnaire d'infrastructure

👉 **Coûts**

- Halte de Vézelize : +/- 480 k€
- Halte de Ceintrey : +/- 445 k€
- Prévoir 0,3 ETP CCPS (lobbying, avancée et suivi des études et du projet...)

👉 **Suivi des mesures**

- Evolution fréquentation de la gare par type d'usagers ;
- Occupation du stationnement (VL, Vélos)

👉 **Impact report modal**



👉 **Faisabilité**



Action 3 Suivre la réouverture et la desserte proposée sur la ligne 14, et aménager les haltes de Ceintrey et Vézelize en véritables PEM

📌 **Détails des mesures à mettre en œuvre**

Zoom Mesure 1 : gare de Vézelize

Thématiques	Préconisations	Coûts estimatifs
Stationnement	Création d'un parking de +/- 50 places et 2 places covoiturage et 2 places minutes	+/- 220 k€
Transport collectif	Création de 2 quais bus de passage ou en terminus	+/- 40 k€
Rabattement vélo	Création d'un aménagement cyclable type route partagée en direction de Quevilloncourt et de Vézelize	inclus dans le chiffrage du SDC (action 6)
Stationnement vélo	Installation de 5 arceaux vélos abrités et d'un box vélo de 40 places	55 k€ (5 arceaux abrité 5 k€ + 1 box de 40 places 50 k€)
Rabattement piéton	Cheminement piéton depuis la Rue de la Grimpette (400 m)	+/- 60 k€
Autres aménagements	Aménagement paysager, cheminements sur site...	+/- 100 k€
Information mobilité	Panneaux d'information, plans	+/- 5 k€

Total : +/- 480 k€



Réalisation : ITEM 2025

Action 3 Suivre la réouverture et la desserte proposée sur la ligne 14, et aménager les haltes de Ceintrey et Vézelize en véritables PEM

➤ Détails des mesures à mettre en œuvre

Zoom Mesure 1 : gare de Ceintrey



Thématiques	Préconisations	Coûts estimatifs
Stationnement	Création côté ouest d'un parking de +/- 80 places + 6 places covoiturage et 2 places minutes Création côté est d'un parking de 16 places + 4 places minutes	+/- 310 k€
Transport collectif	Création d'un quais bus pour les lignes locales	+/- 20 k€
Rabatement vélo	Création d'un aménagement cyclable type voie verte depuis le centre de Ceintrey	inclus dans le chiffrage du SDC (action 6)
Stationnement vélo	Installation de 2x 5 arceaux vélos abrités et d'un box vélo de 40 places	60 k€ (5 arceaux abrités 5 k€ + 1 box de 40 places 50 k€)
Rabatement piéton	Cheminement piéton depuis la Rue de la Gare)	inclus dans le chiffrage du SDC (action 6)
Autres aménagements	Aménagement paysager, cheminements sur site...	+/- 50 k€
Information mobilité	Panneaux d'information, plans	+/- 5 k€

Réalisation : ITEM 2025
Total : +/- 445 k€



Enjeu 2 : Améliorer la communication et l'information

Action 4 **Créer un guide mobilité à l'échelle de la CC afin de rassembler et de faire connaître toutes les offres et services de mobilité disponibles**

👉 **Constats du diagnostic**

- Une méconnaissance de l'offre de déplacement alternative à la voiture individuelle de la part des habitants.
- 70 % de la population ne connaît pas la plateforme régionale d'informations Fluo.

👉 **Objectif**

- Améliorer la connaissance des solutions de mobilité pour favoriser leur utilisation.

👉 **Synthèse des mesures à mettre en œuvre**

Mesure 1 : Créer un guide mobilité reprenant l'ensemble des offres de mobilité à l'échelle de la CCPS

- **Élaborer un guide en intégrant une approche multimodale** (voiture partagée, transports en commun, services vélo, covoiturage, mobilité solidaire, lignes scolaires ouvertes à tous, ...) **avec une cartographie** de l'offre de transports en commun (plan + fiches horaires + informations tarifaires), des itinéraires cyclables, et des aires de covoiturage.
- Prévoir des renvois vers la plateforme régionale « **Fluo Grand Est** » qui regroupe les informations relatives au transport collectif de la Région.
- Mettre en évidence les **avantages procurés par les modes de transport alternatifs** (coût, temps, bienfaits sur la santé, l'environnement, ...) de façon à initier une action de fond sur le changement de comportement.

Mesure 2 : Assurer une communication multisupport pour toucher tout le monde

- **Divers supports combinables seraient à envisager et devront être régulièrement actualisés :**
 - Un **format papier et PDF** pour l'impression et le téléchargement, avec une diffusion par mailing, dans les bulletins municipaux et distribué dans les établissements recevant du public (Mairies, Office du Tourisme, Maison France Service) (limiter la distribution papier pour faciliter l'actualisation !).
 - Un **format en répertoire web** sur un site dédié ou intégré au site de la CCPS (à privilégier) avec une page « répertoire » spécifique à mettre à jour à chaque évolution de l'offre de mobilité.

Mesure 3 : Uniformiser et renforcer la communication entre les acteurs

La communication sur la mobilité au sein des structures recevant du public (qu'il s'agisse des collectivités territoriales, des Maisons France Services, des CCAS et des structures d'insertion,...) est limitée et hétérogène. La communication proposée par les différents acteurs du territoire envers les habitants, doit **être plus importante, qualitative ...**

👉 **Publics cibles**

- Tous publics

👉 **Périmètre**

- CCPS

Action inscrite au PDMS de la CCPCST

Acteurs	Rôle
CCPS	Maitre d'ouvrage pour coordonner / améliorer la communication locale
Communes / Région / CD / acteurs de la mobilité solidaire...	Partenaires pour la mise à disposition des données de l'offre et relais de l'information.

👉 **Coûts**

- **Prévoir entre 6 et 10 k€ :**
 - Création d'un site web dédié : +/- 5 k€
 - Maquettage d'un livret mobilité par une agence externe : +/- 5 k€
 - Impression de 300 livrets : 1 k€
- 0,15 ETP pour l'année de première création du guide/répertoire, puis suivi ponctuel.

👉 **Suivi des mesures**

- Nombre de guides papiers distribués
- Nombre de téléchargements du guide ou de connexions internet à la page
- Evolution de la fréquentation des services

👉 **Impact report modal**



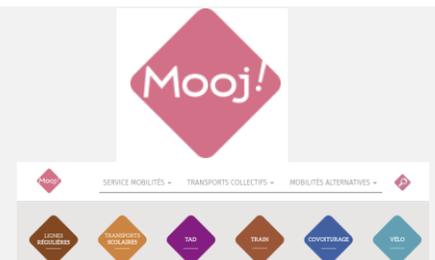
👉 **Faisabilité**



Action 4 Créer un guide mobilité à l'échelle de la CC afin de rassembler et de faire connaître toutes les offres et services de mobilité disponibles

👉 Détail mesures à mettre en œuvre

Zoom mesure 1 : Pour aider la CCPS dans ces réflexions, des exemples de guides multimodaux ont été analysés et comparés. 3 concernent des guides au format papier/imprimable et 1 est une plateforme mobilité dédiée.



Territoire	CC du Thouarsais	CC Rivière Chinon St Benoît la Forêt	CC du Genevois	Mooj! Plateforme mobilité de Mauges Communauté
Type répertoire	Livret à imprimer ou télécharger	Livret à imprimer ou télécharger	Livret à imprimer ou télécharger	Site internet dédié
Un sommaire	non	non	non	Page d'accueil avec menu
Nombre de pages / format	11 pages / format A4	11 pages / format A4	9 pages / format A4	6 sous menus dédiés aux modes
Présentation du territoire	non	non	Oui avec carte de l'offre	non
Offre présentée	Mode actifs, plan vélo & services associés, TC, TAD, mobilité inclusive, covoiturage, carburants alternatifs	TC, modes actifs, voiture individuelle, voiture partagée, stationnement	Voiture solo pour montrer ses points négatif, voiture autrement, TC, modes actifs,	Cars régional, TER, bus et TAD communautaire, transport scolaire, vélo, services vélos, covoiturage, services de mobilité solidaire
Carte de l'offre	Oui (dont plan vélo, plan TC local et plan avec liaisons extérieures)	Oui (mais schématique avec plan vélo, plan lignes TC)	Oui avec un plan de l'offre multimodale sur une double page	Non – juste plan de l'offre TC
Grille / détail des horaires précis	Non pour assurer pérennité du guide	Non pour assurer pérennité du guide	Non pour assurer pérennité du guide	Oui
Comparatif entre les modes	Non	Non	Oui	Renvoi sur le calculateur régional
Sensibilisation	Très limitée	Très limitée	Oui	Non
Contact pour en savoir plus	Oui (nombreux contacts et renvoi web)	Oui (nombreux contacts et renvoi web)	Oui (nombreux contacts et renvoi web)	Oui (téléphone, mail et guichet)
Les « plus » du répertoire	Quiz « A vous de jouer ! »	Des zooms & conseils par mode (comment équiper son vélo ? Eco-conduite...)	Focus sur l'autosolisme et son coût, des conseils & recommandations pour améliorer sa mobilité.	-

Action 4

Créer un guide mobilité à l'échelle de la CC afin de rassembler et de faire connaître toutes les offres et services de mobilité disponibles

➤ Détail mesures à mettre en œuvre (suite) Suite zoom mesure 1

TRAINS ET AUTOCARS RÉSEAU TER SNCF

Voyager en train, c'est du temps gagné!

Le train, c'est :

- Confortable : finit le stress et les embouteillages, je peux écouter de la musique, lire un livre, travailler, me reposer...
- Écologique : avec le TER, je contribue à préserver l'environnement.
- Pratique : je peux monter dans le train avec mon vélo.

Mars habite Châlon et travaille à Tours. Four 5/5 ronds, il prend le train à 7h34 et repart de Tours à 21h32. Pour gagner du temps, Mars prend son vélo entre son lieu d'habitation et la gare de Châlon puis entre la gare de Tours et son lieu de travail.

Zoom : Accès plus

- Accès Plus est un service gratuit d'accueil en gare et d'accompagnement au train. Ce service personnalisé s'engage à faciliter l'organisation du voyage des clients en situation de handicap. Informations au 0890 640 650 (0,11 €/min TTC) ou sur www.accesplus.sncf.com
- La gare de Châlon est également accessible aux personnes à mobilité réduite (accès de plain-pied, signalétique adaptée...).

Ligne 28 Tours-Saumur :

Tours - Saumur

Ligne 29 Tours-Châlon :

Tours - Châlon

Ligne autocar TER Châlon-Loudun-Thouars :

Châlon - Loudun - Thouars

Informations pratiques

- En partant de Châlon, je me rends facilement :
 - En autocar à Loudun et à Thouars
 - En train ou en autocar à Tours : 11 départs quotidiens (du lundi au vendredi), 5 départs le dimanche.
 - En train à St-Pierre-des-Corps, afin de rejoindre l'aéroport Charles de Gaulle en seulement 1h15.
- En partant de Port-Boulet, je me rends facilement à Tours, Orléans, Saumur, Angers, Nantes et même la côte Atlantique.
- Tarifs : De nombreux abonnements et tarifs préférentiels existent pour les lycéens, étudiants, apprentis, demandeurs d'emploi et salariés.

Où m'informer ?

- Site internet : www.ter.sncf.fr/centre
- TER Centre : 0 800 83 59 23, du lundi au samedi de 6h à 20h
- Gare de Châlon :
 - Lundi au vendredi : 6h-21h05
 - Samedi : 6h40-20h40
 - Dimanche et jours fériés : 13h05-21h05
- Guichet de la gare de Châlon :
 - Lundi au vendredi : 6h05-13h10/13h40-20h40
 - Samedi : 6h40-13h10/13h40-20h40
 - Dimanche et jours fériés : 13h05-21h05

Exemple carte multimodale détaillée sur le répertoire de la CC du Genevois



Exemple présentation synthétique de l'offre de TC régionale sur le répertoire de la CC du Chinois

COVOITURAGE

Le covoiturage est un mode de déplacement pratique, économique et convivial. Vous pouvez covoiturer pour les trajets du quotidien ou les trajets de longues distances.

Les aires existantes

Pour améliorer et faciliter vos déplacements, plusieurs aires de covoiturations sont aménagées sur le territoire. Ces parkings peuvent servir de lieu de rendez-vous ou de dépôt, mais aussi vous permettre de stationner votre voiture dans un endroit adapté, si vous êtes passager. Le stationnement est gratuit et n'a pas de temps limité. Covoiturer devient alors plus facile!

Aire de covoiturage

Le groupe facebook

La Communauté de Communes de Thouarsais met à disposition des habitants un groupe Facebook de covoiturage : Covoiturage en Thouarsais. En le rejoignant vous pouvez proposer ou rechercher des trajets de courtes et longues distances.

À TOUS LES JOURS!

Combien économisez-vous si vous faites un trajet Thouars-Bordeaux en covoiturage avec 4 personnes ?

A) 15 €
B) 22 €
C) 32 €
D) 41 €

LES COVOITEURS

www.thouars-communaute.fr/TER-RDS-Covoiturage
www.facebook.com/groups/36937263592207/

Exemple comparaison de trajets avec différentes solutions de mobilité sur le répertoire de la CC du Genevois

À chaque besoin et chaque trajet... sa solution!

Retrouvez la carte de la mobilité de la communauté de communes du Genevois page suivante

- St-Julien / route de Thairy** : vélo sur près de 50% de voies sécurisées
- St-Julien / Le Galien** : Gratuit / 7 min
- Vallières arrêt Vallières Espace Fol tpg ligne N** : 1,60 € / 16 min
- Viry-Chef-Lieu** : 1,60 € / 16 min
- Vulbens** : Je prends un passager via Klaxit ou covoiturage-leman.org ArchParc / Je gagne jusqu'à 12€ / semaine / 20 min
- Savigny navette Proxigem Vallières** : 6€ aller-retour / 10 min
- Gare de St-Julien train gare d'Annemasse bus Tango arrêt Lycée Jean-Monnet Maison des adolescents à Vétraz-Monthoux** : 3,90€ + 1,60€ / 32 min
- Archamps place de l'Église arrêt Pont de Combe tpg ligne M arrêt St Julien SNCF St-Julien centre-ville** : 1,60 € / 28 min
- Feigères en voiture P+R gare de St-Julien bus tpg D arrêt Lancy-Pont-Rouge Lancy (canton de Genève)** : Léman Pass 96€/mois (P+R gratuit) / 40 min

Autres solutions mentionnées :

- "Je me rends à Pôle emploi ou à la Mission Locale."
- "Je vais à la MJC de Viry"
- "Je peux aussi covoiturer gratuitement avec la Dornie Hél Lémán au même endroit"
- "Je vais travailler à ArchParc en voiture et souhaite partager les frais"
- "Je me rends à St-Julien pour faire des achats."
- "Je veux aller à la Maison des adolescents"
- "Je me rends à St-Julien pour faire des achats."
- "Je peux aussi autoposstopper depuis l'arrêt Rezo Poise Place de l'Église : c'est gratuit et ce sera souvent plus rapide!"
- "Je vais travailler tous les jours à Lancy"
- "Je dois aller à Vallières mais le bus ne passe pas par chez moi."

Exemple présentation covoiturage avec quiz sur le répertoire de la Thouarsais

Action 5 Organiser des événements pour promouvoir les solutions alternatives de mobilité et encourager le changement de comportement

↳ Constats du diagnostic

- Les répondants semblent prêts à changer leurs habitudes de mobilité si une amélioration de l'offre est apportée, notamment pour les modes actifs.

↳ Objectif

- Améliorer la connaissance des solutions de mobilité pour favoriser leur utilisation.

↳ Synthèse des mesures à mettre en œuvre

1. Promouvoir des challenges mobilité organisés à l'échelle régionale

Le défi « J'y vais! » organisé chaque année par l'ADEME Grand Est pour encourager et promouvoir la mobilité durable, en particulier le vélo, lors des trajets domicile-travail et domicile-école. Il a pour objectif d'encourager et de promouvoir les alternatives à l'autosolisme. Ce challenge est décliné en fonction des publics (établissements scolaires ou actifs) et en fonction du mode (vélo ou modes alternatifs à la voiture particulière).

2. S'appuyer sur des manifestations locales existantes pour faire connaître à cette occasion l'offre de mobilité aux habitants via un stand d'information, des animations ludiques (essai de VAE...).

3. Organiser des événements festifs grand public à l'échelle intercommunale (fête du vélo, la voie Verte d'un jour)

Exemple Fête de la mobilité à Baume-les-Dames



Au programme :

- Balades urbaines à vélos ;
- Atelier réparation vélos ;
- Village de la mobilité : simulateurs de conduite, vélo smoothies, quizz, etc...;
- Tables rondes (« Comment se déplace-t-on près de chez nous ?... ») ;
- Ciné-cyclo ...



↳ Publics cibles

- Tous publics

↳ Périmètre

- CCPS

Acteurs	Rôle
CCPS	Chef de file en tant qu'AOM locale, organisateur ou relais local en cas d'évènement porté par d'autres acteurs
Région / CD / ADEME	Organisateurs ou partenaires techniques et/ou financiers
Communes	Partenaires techniques dans la mise en œuvre des évènements

↳ Coûts

- Fête de la mobilité : +/- 10 k€/opération
- Challenge de la mobilité : 1 000 €/an comprenant la communication et les lots pour les lauréats
- 0,1 ETP/an

↳ Suivi des mesures

- Nombre d'évènements réalisés
- Nombre de participants aux challenges mobilité
- Nombre de personnes sensibilisées

↳ Impact report modal



↳ Faisabilité





Enjeu 3 : Répondre au manque d'infrastructures vis-à-vis des modes actifs et la sécurisation de la pratique

Action 6 Développer un vrai maillage d'aménagements cyclables en mettant en œuvre les itinéraires prioritaires définis dans le SDC

👉 Constats du diagnostic

- Une pratique faible du vélo notamment utilitaires chez les habitants
- Une demande forte de création d'aménagements ressortie dans le questionnaire

👉 Objectif

- Répondre aux enjeux énergétiques et environnementaux en favorisant la pratique du vélo au quotidien.

👉 Publics cibles

- Tous publics

👉 Périmètre

- CCPS

Action inscrite au PDMS de la CCPCST

Acteurs	Rôle
CCPS	Rôle à définir selon son souhait d'intervention (même sans compétence voirie) dans la mise en œuvre des aménagements
CD54, Communes	Acteurs théoriques (gestionnaire voirie) compétents pour la mise en œuvre des aménagements
Région, ADEME, Etat, UE	Partenaires financiers selon leurs dispositifs de subventions

👉 Synthèse des mesures à mettre en œuvre

Il s'agira de mettre en œuvre le maillage de liaisons douces définis dans le Schéma Directeur Cyclable (SDC) afin de sécuriser et développer la pratique du vélo sur le territoire et en lien avec les territoires voisins.

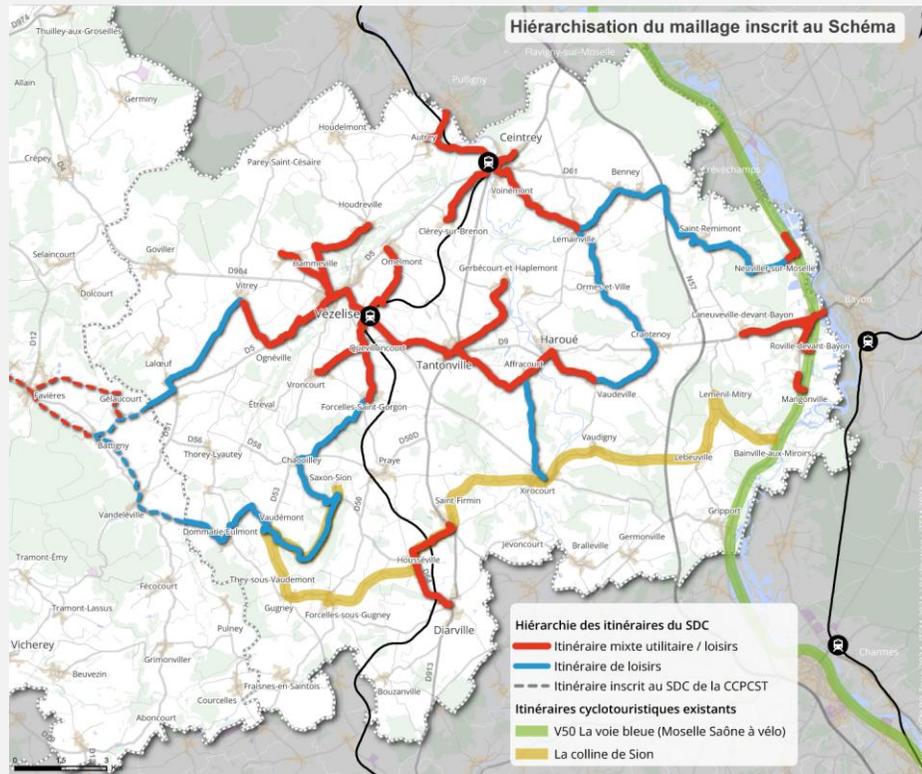
Un maillage global de 96 km d'itinéraires cyclables.

Le maillage cyclable se décompose en **30 itinéraires**, eux-mêmes découpés en **237 tronçons**.

▪ Un maillage hiérarchisé en fonction de la vocation des itinéraires

- Les itinéraires structurants à vocation mixte utilitaire et loisirs (55 km)
- Les itinéraires à dominante touristique / loisirs (41 km).

- Ce maillage traduit l'ambition de développer la pratique cyclable à l'échelle intercommunale, mais nécessitera d'être phasé dans le temps au regard des fortes contraintes techniques et des priorités budgétaires.



👉 Coûts

- **4,7 M€ HT pour le maillage retenu, à partager entre les différents gestionnaires de voiries et financeurs.**
- De nombreuses sources de financement à étudier à chaque projet (AAP, programme CEE...)

👉 Suivi des mesures

- Linéaire d'aménagements cyclable réalisés (% d'avancement, km/habitant...)
- Part modale du vélo chez les actifs...

👉 Impact report modal



👉 Faisabilité



Action 6 Développer un vrai maillage d'aménagements cyclables en mettant en œuvre les itinéraires prioritaires définis dans le SDC

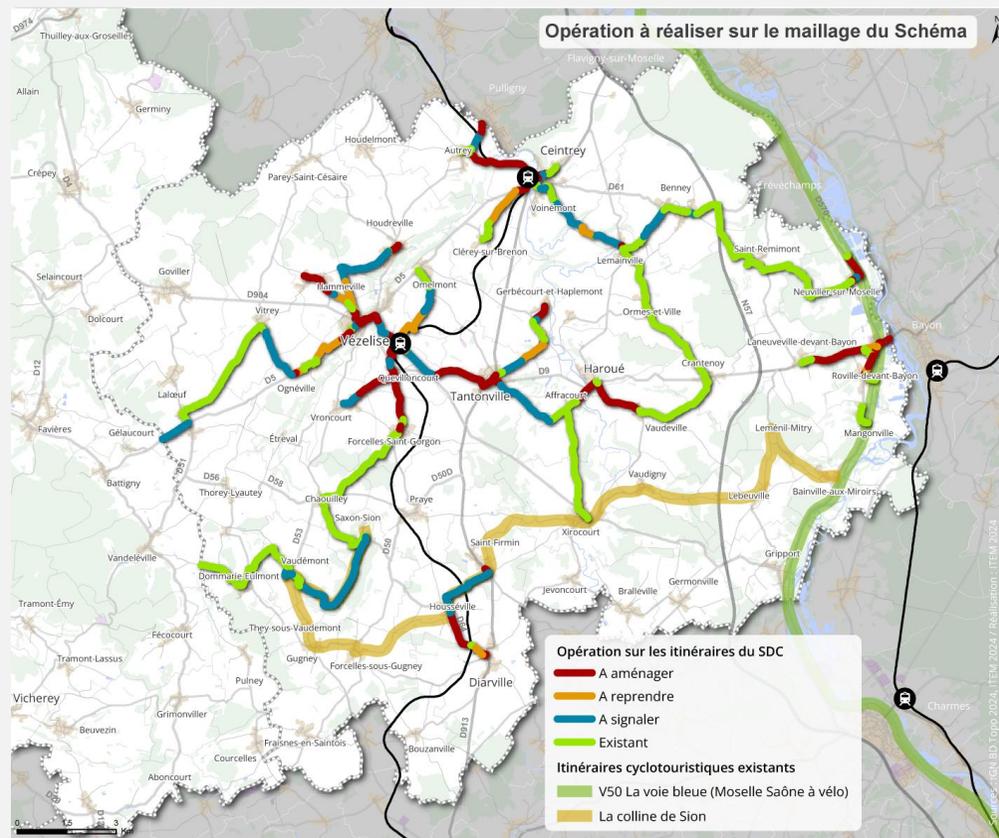
➤ Détails des mesures à mettre en œuvre Les préconisations d'aménagement

Pour chaque tronçon, une préconisation d'aménagement a été faite en lien avec le potentiel de cyclistes, le trafic routier, le profil de voirie, etc. Il s'agit d'utiliser le panel d'aménagements cyclables disponible selon le contexte, le besoin et l'usage. Les préconisations s'appuient sur les recommandations du CEREMA.

- Ces préconisations représentent un **avis technique** (pour notamment réaliser le chiffrage estimatif) définit sur la base des données et état des connaissances au moment de la réalisation du schéma.
- Lors de la mise en œuvre opérationnelle, les choix définitifs de l'aménagement sont en revanche susceptibles d'évoluer et ce pour plusieurs raisons :
 - Si des contraintes techniques, foncières, ... apparaissent ;
 - Selon les choix de la collectivité sur les aménagements préférentiels ;
 - En fonction de l'avis technique du gestionnaire de voirie ;
 - En fonction des moyens financiers disponibles et les aides mobilisables.

Opération à réaliser sur le linéaire du maillage	Linéaire
Aménagement existant <i>Pas d'aménagement à réaliser en dehors des opérations d'entretien</i>	Env. 44 km 46 %
A signaler <i>Uniquement du marquage et/ou de la signalisation (pas de travaux de voirie)</i>	Env. 23 km 24 %
A reprendre <i>Chemin existant mais nécessitant d'être réaménagé</i>	Env. 8 km 8 %
A aménager <i>Pas de chemin ou d'aménagement existant</i>	Env. 22 km 23 %
Total	96 km

- **70 % du maillage ne nécessite pas de travaux de voirie conséquent.** Il s'appuie sur des chemins existants qui ne nécessitent pas de reprises majeures ou sur des routes à faible trafic où l'implantation d'une signalisation peut être recommandée.
- En revanche 30 % nécessite des travaux parfois importants, pour aménager un itinéraire praticable à vélo.



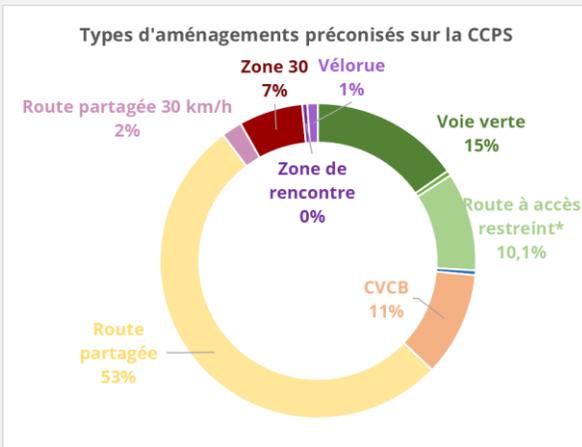
Action 6

Développer un vrai maillage d'aménagements cyclables en mettant en œuvre les itinéraires prioritaires définis dans le SDC

➤ **Détails des mesures suite :**

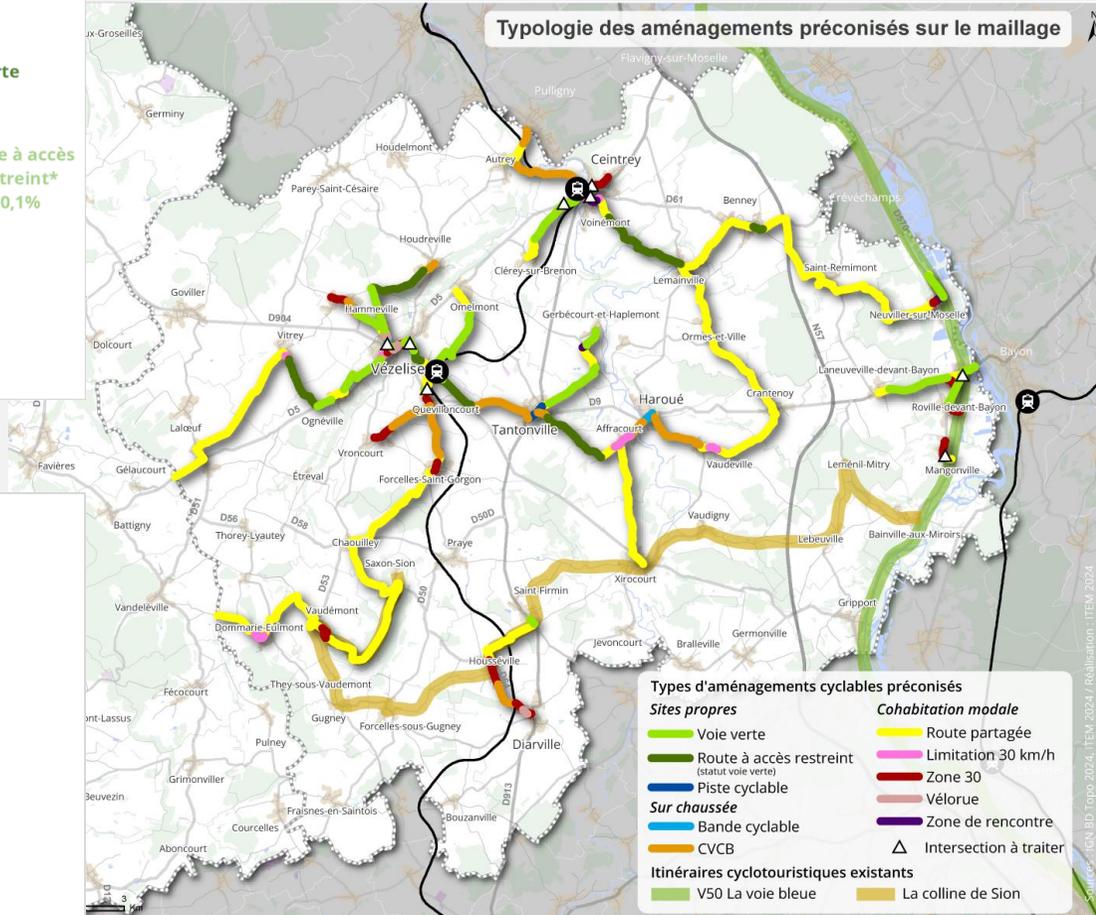
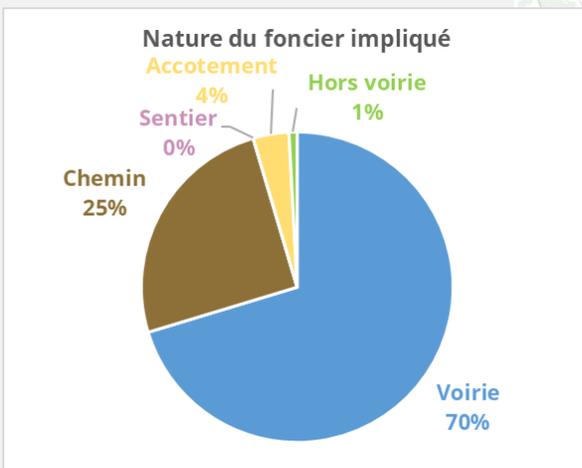
Répartition des types d'aménagements préconisés :

- **38 %** du linéaire accueillerait des aménagements cyclables (25 % site propre ou assimilés, environ 12 % d'aménagements sur chaussée), et 62 % de la cohabitation modale (secteurs pacifiés ou simple signalisation sur route partagée).



Le foncier mobilisé :

- 70 % du linéaire est réalisé sur des voiries existantes et 25 % sur des chemins.
- 5 % du linéaire demande une étude des possibilités foncières, car réalisé sur des sentiers qu'il faut élargir, soit sur l'accotement le long de routes existantes, soit situés en dehors des voies existantes.
- Pour le linéaire aménagé sur des chemins existants, il s'agira de vérifier la nature du foncier et envisager une DUP pour une entière maîtrise foncière.



Action
6

Développer un vrai maillage d'aménagements cyclables en mettant en œuvre les itinéraires prioritaires définis dans le SDC

➤ Détails des mesures suite :

Le chiffrage du Schéma Cyclable

Un chiffrage estimatif de ces aménagements a été réalisé à l'aide de ratios au mètre linéaire selon les aménagements envisagés sur chaque tronçon, déclinés selon l'importance de l'intervention et intégrant le traitement des intersections délicates (marquage dans giratoire, ...) et le jalonnement.

Il représente environ **4,7 millions d'euros HT** pour l'ensemble du linéaire de la CCPST Ce montant s'entend **hors coûts des études de faisabilité et des acquisitions foncières** que pourrait impliquer la réalisation de certains aménagements, **mais ne prend pas en compte les financements extérieurs possibles** (DSIL, AAP, CEE...) **et les travaux de mutualisation** réalisables dans le cadre des programmes d'entretien et de réfection de voirie ne sont pas pris en compte.

Détails des coûts (hors taxes)	Coûts estimatifs global	Maillage communal	Itinéraires touristiques
Aménagement du linéaire	4,5 M€	4,5 M€	7 k€
Traitement des intersections	+/- 136 k€	+/- 136 k€	-
Installation du jalonnement	+/- 67 k€	+/- 41 k€	+/- 26 k€
Total	4,7 M€ HT		

Le coût moyen des travaux s'élève à **88 € HT/ml** sur la partie restant à aménager / à reprendre / à signaler, montant qui pourra s'ajuster en fonction du niveau réel d'aménagement souhaité.

A terme, les coûts d'entretien s'élèvent à **+/- 104 k€/an** une fois le maillage entièrement finalisé.

La mise en œuvre du schéma directeur cyclable : un travail multi-partenarial

- Le Schéma porté par la CCPS **n'a pas de caractère « opposable »** : pas d'obligation de réalisation, pas de délai fixé... Il est en revanche **indispensable pour répondre à l'essentiel des appels à projets** qui ouvrent droit à des **co-financements** sur les aménagements, études pré-opérationnelles...
- La mise en œuvre opérationnelle du schéma fera appel :
 - à la **compétence d'organisation de la Mobilité, détenue par la CCPS**, pour le développement de **services vélos** (inscrit dans le plan d'action du PdMS) ;
 - à la **compétence voirie** pour la réalisation des **aménagements** (sauf s'ils ne sont pas à réaliser sur des voiries : exemple d'une voie verte sur un chemin ...), **détenue essentiellement par le Département et les Communes**
- Ainsi, sur le **volet « aménagement »** ce sont le **Département et les Communes** qui auront « théoriquement » dans la configuration actuelle en charge la mise en œuvre des aménagements.
- Ce sera à la CCPS de définir son propre rôle dans la mise en œuvre du schéma** (au regard de ses priorités, son ambition politique, ses moyens humains et financiers...), **car les possibilités d'intervention sont multiples en étant AOM locale et/ou en l'absence de compétence sur l'essentiel des voiries !**
 - Rôle de **sensibilisation**, ou rôle lié à **l'ingénierie** avec accompagnement techniques, recherche de subventions,...
 - Une intervention **financière et/ou sur les travaux** (conventions de « Maîtrise d'Ouvrage déléguée » ou, compétence « de création, aménagement et entretien de liaisons cyclables d'intérêts communautaires en lien avec le schéma » : (rôle permis par la LOM et qui n'implique de transfert de la compétence voirie).

En amont de la réalisation de chaque projet, il sera nécessaire d'analyser les financements mobilisables afin d'identifier si les linéaires concernés s'inscrivent dans les financements concernés par le SRV, le Plan Vélo Départemental, si des AAP sont ouverts ou si d'autres dispositifs peuvent être explorés (programme Leader, Feder...)... Certains financements sont cumulables, mais souvent avec un reste à charge obligatoire de 20% pour le gestionnaire.

Action 7

Développer un stationnement vélo adapté aux besoins

➤ Constats du diagnostic

- Une offre de stationnement faible et hétéroclite : +/- 190 places réparties sur 28 points dans 25 % des communes de la CCPCST et de la CCPS.

➤ Objectif

- Disposer d'un espace de stationnement à destination et sécuriser les cycles
- Organiser l'espace public en évitant le stationnement anarchique de vélos

➤ Synthèse des mesures à mettre en œuvre

Il s'agit d'augmenter tant quantitativement que qualitativement le stationnement vélo, sur l'espace public et aux abords des pôles générateurs pour laisser son vélo en toute sécurité et éviter le stationnement sauvage.

Mesure 1 : Définir les contours d'une vague d'équipement adaptée à la durée de stationnement du vélo

En fonction de la vocation (achat dans des commerces de proximité, intermodalité ...) et du temps de stationnement (courte durée ou longue durée), plusieurs types d'équipement sont envisageables.

- **Pour du stationnement longue durée** (à certains arrêts des lignes régionales ou locales et sur certaines aires de covoiturage), les types d'équipement les plus appropriés sont l'installation de box individuels fermés ou des arceaux abrités.



Arceaux abrités
5 k€ pour module de 5 arceaux



Box individuels
4 k€ pour un module 2 box

On peut envisager d'installer +/- **4 modules d'arceaux abrités ou de box sécurisés** en lien avec les arrêts Fluo sur Vézelize, Tantonville, Haroué et Roville-devant-Bayon, soit **un coût moyen de l'ordre de 16 k€.**

- **Pour du stationnement courte ou moyenne durée** (proche des commerces ou des équipements communautaires par exemple), les dispositifs sont moins onéreux : les arceaux simples, possiblement abrités.



Arceaux simples
150 € pour 1 arceau

Une première étape pourrait être réalisée avec 300 arceaux à répartir sur les communes et à proximité pôles générateurs principaux (+/- 40 à Vézelize, +/- 20 dans les autres polarités et de 1 à 5 dans les autres communes) soit **un coût de l'ordre de 45 k€.**

➤ Publics cibles

- Tous publics

➤ Périmètre

- CCPS

Action inscrite au PDMS de la CCPCST

Acteurs	Rôle
CCPS	Pilote de l'action pour la réalisation d'une commande groupée
Communes	Partenaires techniques (voire financier) pour l'installation des stationnements

➤ Coûts

- Une 1^{ère} vague de 300 arceaux sur l'espace public et 4 modules de stationnement moyenne/longue durée : +/- 61 k€ (hors installation)
- Des aides possibles à explorer , exemple avec le programme des CEE Alvéole + jusqu'à 40% de l'investissement avec des plafonds par type d'équipements éligibles.

➤ Suivi des mesures

- Evolution du nombre et point de stationnements, taux d'équipement pour 1000 hab. ...
- Evolution de l'occupation du stationnement vélo (enquête terrain sur des secteurs cibles)

➤ Impact report modal



➤ Faisabilité



Action 7 Développer un stationnement vélo adapté aux besoins

👉 Détail mesures à mettre en œuvre

Quelques **préconisations** peuvent être suivies afin d'optimiser au mieux l'implantation des points de stationnement :

- Le stationnement doit être **visible** et **signalé** : l'implantation d'un panneau en hauteur aide à leur repérage ;
- Il doit être également **facile d'accès** depuis la chaussée ou l'aménagement cyclable (pas de ressaut à franchir) en privilégiant les espaces consacrés au stationnement VL ;
- Il peut être implanté en lieu et place de la place de stationnement située en amont de chaque traversée piétonne (obligation issue de la LOM) ;
- Il est conseillé **d'homogénéiser le modèle** de stationnement afin d'améliorer la lisibilité de l'offre de stationnement vélo.
- Le stationnement doit bénéficier de **dimensions** facilitant l'attache optimale du vélo à l'aide d'un seul antivol de type U ;
- Les racks sont à proscrire (vulnérabilité au vol et risque de voilure).

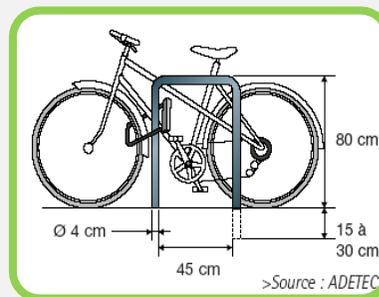
Mesure 2 : Assurer un portage par la CCPS à travers un groupement de commande pour un choix de matériel commun permettant de donner une identité visuelle et permettre une cohérence dans les équipements.

Il peut être envisagé un achat global par la CCPS, voire avec la CC du Pays de Colombey et une installation par les communes pour déployer les arceaux, de manière à obtenir un stationnement uniformisé à l'échelle des 2 CC.

Mesure 3 : Inciter le Département à mettre à niveau l'équipement en stationnement vélos dans les collèges

A noter que pour le cas du collège, le stationnement des élèves et du personnel s'effectue dans l'enceinte de l'établissement et reste à la charge du Département. Il est toutefois préconisé de prévoir quelques arceaux sur l'espace public (comptabilisé dans la mesure 1) pour les visiteurs ou lorsque le parc de l'établissement n'est pas disponible.

Nombre de stationnements préconisés selon la taille de la commune			
Pôle à équiper	< 500 hab.	500 – 1 000 hab.	> 1 000 hab.
Administration (mairie, MFS...)	1 à 2 arceau(x)	1 à 2 arceaux	3 à 4 arceaux
Commerces de proximité	2 arceaux	2 à 4 arceaux	1 arceau pour 2 commerces
Culture / salle polyvalente	2 à 3 arceaux	3 à 6 arceaux	6 à 15 arceaux
Santé	2 arceaux	2 à 3 arceaux	3 à 6 arceaux
Ecole primaire	2 à 3 arceaux	3 à 4 arceaux	5 à 8 arceaux
Collège	6 arceaux (sur voirie)		
Tourisme (patrimoine, loisirs...)	4 à 10 arceaux		
Equipement sportif	2 à 3 arceaux	6 à 12 arceaux	10 à 20 arceaux
Arrêt TC / covoiturage	De 0 à 5 arceaux ou box selon la fréquentation		



Action 8 Engager une étude de faisabilité d'un itinéraire cyclotouristique Est-Ouest permettant de faire le lien entre la Meuse à Vélo et La Voie Bleue (V50) traversant la CCPCST et la CCPS

Constats du diagnostic

- Le territoire rassemblant la CCPCST et la CCPS est encadré par différentes véloroutes : l'EV19 à l'ouest et la V50 à l'Est dont la connexion est possible hors territoire par la V52 passant par Nancy...
- La CCPS a jalonné un itinéraire entre la V50 et la Colline de Sion.

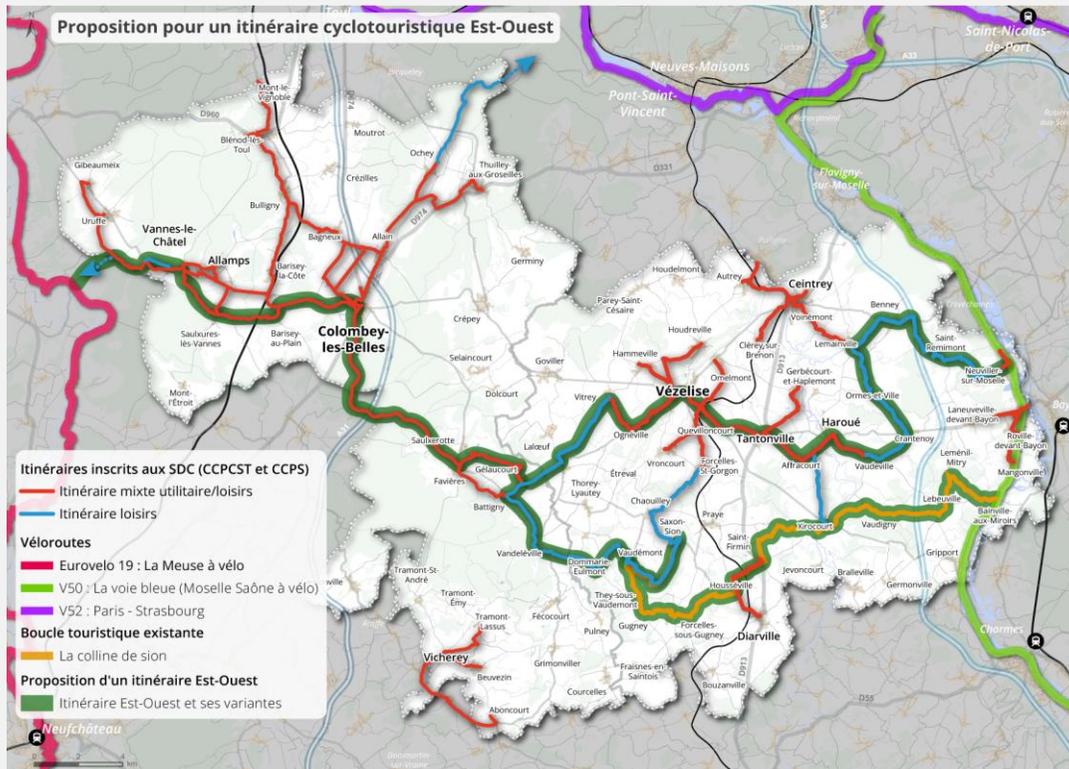
Objectif

- Développer le potentiel cyclo touristique du territoire en reliant les 2 véloroutes

Synthèse des mesures à mettre en œuvre

Il s'agirait donc de mener une étude visant à définir l'intérêt et le potentiel touristique d'une telle liaison pour faire profiter au territoire d'une partie des cyclotouristes présents sur l'EV19 et V50). Evaluer la faisabilité d'inscrire cette liaison de connexion dans le réseau de véloroute (antenne V52 ?)

Les Schémas Directeurs Cyclables de la CCPCST et de la CCPS ont inscrit des itinéraires qui pourraient être supports de cette liaison Est-Ouest traversant les 2 CC et se assurant le lien avec les 2 véloroutes.



Publics cibles

- Tous publics

Périmètre

- CCPCST et CCPS

Action inscrite au PDMS de la CCPCST

Acteurs	Rôle
CCPCST / CCPS	Pilote de l'étude et Maitres d'ouvrage de cet itinéraire sur leur périmètre
Communes traversées	Partenaires
CD54 / Région	Partenaires technique / financiers à travers leur politique sur le tourisme à vélo

Coûts

- Etude de potentiel et de faisabilité de cette liaison cyclo-touristique : 30 k€
- Mise en place dans un premier temps d'un jalonnement cyclable continu pour valoriser ce tracé : 24 à 51 k€ au total.

Suivi des mesures

- Nombre de cyclotouristes et cyclosportifs sur l'itinéraire
- Nombre de visiteurs sur le territoire
- Retombées financières estimées

Impact report modal



Faisabilité



Sur la CCPS, 2 variantes sont possibles, l'une par la Colline de Sion, l'autre plutôt, Vézelize. Sur la CCPCST, un itinéraire se dessine en passant notamment par Favières, Colombey et Vannes-le—Châtel.

Action 8 Engager une étude de faisabilité d'un itinéraire cyclotouristique Est-Ouest permettant de faire le lien entre la Meuse à Vélo et La Voie Bleue (V50) traversant la CCPCST et la CCPS

👉 **Détail des mesures à mettre en œuvre**

Ces deux variantes présentent environ la même distance avec +/- 73 km (donc un potentiel de personnes passant une nuit sur le territoire pour le lien entre les deux véloroutes).

Les coûts de certains tronçons d'itinéraires sont coûteux à réaliser (expliquant un coût global entre +/- 3 et 4 M€) car ils sont aussi communs avec des itinéraires à vocations utilitaires.

Il faudra donc analyser dans l'étude de faisabilité si, **des itinéraires alternatifs moins directs, par des routes locales à faible trafic pourront être jalonnés, notamment** en attendant la réalisation des tronçons nécessitant des aménagements lourds par exemple.

Si la réalisation de ces itinéraires est propre à chaque EPCI, **la CCPCST et la CCPS devront travailler de concert pour la mise en place d'un jalonnement commun, pour valoriser touristiquement cette liaison à travers la communication et l'information et pour développer de manière cohérente des services pour améliorer l'attractivité de l'itinéraire** (à travers le label accueil vélo chez les commerçants et hébergeurs, mise en place d'aire de repos/pic nique....).

Caractéristiques de la variante par la Colline de Sion

CC	Itinéraires supports de la liaison Est-Ouest	Linéaire des itinéraires au SDC	Coût estimatif des itinéraires au SDC	
			Aménagement et intersections	Jalonnement
CCPCST	30-6-3-1-18-20-31	34,5 km	2,9 M€	+/- 21 k€
CCPS	31-24 + itinéraire de Sion existant	38,5 km	50 k€	+/- 3 k€ (hors itinéraire existant de la Colline de Sion déjà jalonné)
Total		+/- 73,0 km	2,95 M€	+/- 24 k€

Caractéristiques de la variante par Vézelize

CC	Itinéraires supports de la liaison Est-Ouest	Linéaire des itinéraires au SDC	Coût estimatif des itinéraires au SDC	
			Aménagement et intersections	Jalonnement
CCPCST	30-6-3-1-18-20-32	31,9 km	2,9 M€	+/- 19 k€
CCPS	32-4-5-1-10-12-13-33-20	40,9 km	1,1 M€	+/- 32 k€
Total		+/- 73,0 km	4,1 M€	+/- 51 k€



Jalonnement en sortie de bourg



Jalonnement simplifié aux intersections



Aire repos sur Eurovélo



Action 9 Développer le programme « savoir rouler à vélo » dans les écoles pour apprendre à circuler en toute autonomie

👉 Constats du diagnostic

- 54 % des scolaires du territoire sont scolarisés au sein de la CCPS (1 734 scolaires).

👉 Objectif

- Faire émerger une culture vélo chez les jeunes générations en apprenant les bons comportements pour circuler à vélo et les bienfaits du vélo au quotidien.

👉 Synthèse des mesures à mettre en œuvre

Qu'est-ce que le programme « Savoir Rouler à Vélo » ?

Le programme « Savoir Rouler à Vélo » (SRAV) a pour objectif l'apprentissage de la **pratique du vélo en autonomie** pour l'ensemble **des enfants de 6 à 11 ans avant l'entrée au collège**. Il permet aux élèves de :

- Devenir autonome à vélo ;
- Pratiquer quotidiennement une activité physique ;
- Se déplacer de manière pratique, écologique et économique.

Le cycle de formation est de **10h à minima** à réaliser en milieu scolaire ou périscolaire et **découpé en 3 blocs** :

- **Bloc 1 : « savoir pédaler »** : maîtriser les fondamentaux du vélo : acquérir un bon équilibre, apprendre à conduire et piloter son vélo correctement (pédaler, tourner, freiner).
- **Bloc 2 : « savoir circuler »** : découvrir la mobilité à vélo en milieu sécurisé, savoir rouler en groupe, communiquer pour de changer de direction et découvrir les panneaux du code de la route.
- **Bloc 3 : « savoir rouler »** : circuler en situation réelle pour apprendre à rouler en autonomie sur la voie publique et à s'approprier les différents espaces de pratique.

👉 Publics cibles

- Scolaires

👉 Périmètre

- CCPS



Bloc 1 et 2 en milieu sécurisé



Bloc 3 en condition réelle sur voie publique

Acteurs	Rôle
CCPS	Portage et promotion de l'action en tant qu'AOM locale
Communes / associations	Mise en œuvre opérationnelle du SRAV dans les écoles

👉 Coûts

Coûts variables selon l'ampleur du SRAV.

- Exemple pour **20 classes de 25 élèves** : +/- **29 k€ /an** (coût de 57 € / élève pour 10h de formation – enquête Indigo et ADEME 2019). Les interventions réalisées dans le cadre du SRAV peuvent bénéficier d'un **financement à hauteur de 50 % par Génération Vélo** (programme CEE), soit un reste à charge de **14,5 k€ /an**
- Si formateur interne à la CCPS : Temps humain pour les animations du SRAV (0,3 ETP), mais pas d'autre coût direct

👉 Suivi des mesures

- Nombre d'élèves et de classes sensibilisées
- Evolution de la pratique chez les scolaires (nbre vélos stationnés).

👉 Impact report modal



👉 Faisabilité



Action
9

Développer le programme « savoir rouler à vélo » dans les écoles pour apprendre à circuler en toute autonomie

▸ Détail des mesures à mettre en œuvre

Il s'agira de cibler toutes les classes d'un ou plusieurs niveaux du territoire pour une première étape de développement : à partir du CE2 pour garantir une certaine autonomie des élèves ? Nombre de classes concernées ?



Exemple de programme écomobilité scolaire sur la CC Val d'Ille-Aubigné (37 480 hab.)

- Dans le cadre du programme « Savoir Rouler à Vélo », destiné aux enfants de 6 à 11 ans, la CCVIA proposent aux écoles élémentaires de son territoire 6 séances d'une durée 1h30 à 2h afin de généraliser l'apprentissage du vélo.
- Les coûts de formation sont pris en charge par l'intercommunalité, l'ADEME et le programme CEE.



Enjeu 4 : Limiter l'autosolisme

Action 10 Démocratiser le covoiturage en favorisant et sécurisant la mise en relation des covoitureurs

📌 Constats du diagnostic

- Une pratique du covoiturage plutôt faible : selon l'enquête population, seuls 11 % des répondants pratique le covoiturage au moins une fois par semaine.

📌 Objectif

- Inciter à la pratique du covoiturage dans les déplacements quotidiens, pour limiter l'autosolisme en faisant connaître les différentes solutions existantes..

📌 Mesures à mettre en œuvre

Mesure 1 : Faire connaître les plateformes existantes répondant le mieux aux besoins du territoire

▶ Faire la promotion de la plateforme **Allonzy** de la Multipole Nancy Sud Lorraine

La plateforme met en relation gratuitement les personnes souhaitant partager leurs trajets. Allonzy s'appuie sur le calculateur Fluo de la Région et rassemble les **offres multi-opérateurs disponibles** sur les principales plateformes de covoiturage du quotidien : BlaBlaCar Daily, illicov, mobicoop, Karos. Allonzy recense les annonces disponibles mais ne permet pas d'en déposer.

Allonzy ne gère pas la réservation et le partage des frais. Pour toute réservation, elle renvoie vers la plateforme de covoiturage sur laquelle a été renseigné le trajet.

A noter que cette plateforme propose également des **conseils** aux covoitureurs ainsi qu'une **liste de points de rencontre** (officiels ou informels).

📌 Publics cibles

- Tous publics

📌 Périmètre

- CCPS



Résultats de recherche

Départ: Colombey-les-Belles
 Arrivée: Nancy
 Le 23 janvier 2025 à 16h

< 14h Départ 23 janvier 2025 à 16h 18h >

Rue Alexandre III Colombey-les-Belles	4.1€
Rue Charles Dusaulx Nancy	Via BlaBlaCar Daily
17h45 → 18h21	40km

Voir d'autres modes de transport

Une recherche propulsée par



Les principales plateformes de covoiturage du quotidien des opérateurs permettent :

- le **partage des frais** entre les utilisateurs.
- **d'accéder à la prime covoiturage du gouvernement** de 100 €
- la **participation financière des AOM locales** pour subventionner certains trajets

Action inscrite au PDMS de la CCPCST

Acteurs	Rôle
Multipole Nancy Sud Lorraine	Maitre d'ouvrage de la plateforme Allonzy
CCPS	Porteur de la communication

📌 Coûts

- Promotion des plateformes existantes : +/- 0,05 ETP
- **Subvention dans le cadre d'un partenariat : +/- 10 k€/an** (pour subventionner environ 10 000 trajets à 1 €)
- **Financements potentiels à travers le Fonds Vert « Développement du covoiturage » pour les collectivités**

📌 Suivi des mesures

- Evolution part modale covoiturage chez les actifs
- Nombre de trajets proposés / réalisés sur les différentes plateformes
- Nombre de trajets subventionnés

📌 Impact report modal



📌 Faisabilité



Action 10 Démocratiser le covoiturage en favorisant et sécurisant la mise en relation des covoitureurs

Mesures à mettre en œuvre

Mesure 2 : Etudier la mise en place d'une incitation financière au covoiturage subventionnée par la CCPS (soit en s'appuyant sur Allonz'y soit en contractualisant avec la plateforme d'un opérateur).

Depuis la Loi Orientation des Mobilités (LOM), les collectivités ont la possibilité de subventionner :

- les conducteurs ou passagers dans la limite des coûts qu'ils engagent ;
- les conducteurs qui ont proposé (et réalisé) un trajet sans trouver de passager (« trajets à vide ») ;
- les conducteurs, pour de courts trajets et un nombre limité par jour, en allant au-delà du partage de frais.

Il s'agira de proposer la prise en charge d'une partie des frais d'un trajet effectivement réalisé.

Quelques options possibles de mise en œuvre :

- au km (exemple 0,10 € / km par passager, plafonné à une limite)
- ou fixe (exemple: 1 € par trajet),
- un plafonnement au mois ou non (un montant maxi par usager),
- pour des trajets internes seulement internes à la CCPS ou aussi en lien avec l'extérieur.

Exemple Communauté de communes du Grand Charolais (40 400 habitants, 44 communes) (71)

- Depuis février 2024, la **CCGC** s'est associée à la plateforme BlaBlaCar Daily.
- Elle propose une incitation financière (pour 1 an au minimum) pour les trajets via l'application à l'intérieur du territoire ;
- Une compensation de 2 € par trajet et par passager pour le conducteur. Le passager ne paie que 0,5 € avec les 10 premiers trajets offerts par BlaBlaCar Daily (prise en charge du reste par la CC : Ex d'économies réalisées par les covoitureurs : Paray-le-Monial > Charolles : le conducteur reçoit 2 € et le passager ne débourse que 0,50 €) ;
- **Le Grand Charolais prévoit une enveloppe annuelle de 12 500 € pour subventionner 8 000 trajets.**

Le Registre de Preuve de Covoiturage (RPC)

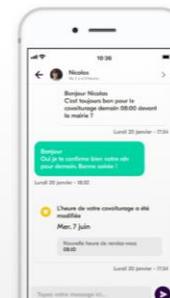
Le RPC est un service public gratuit visant à faciliter et sécuriser la mise en œuvre de mesures d'incitation au covoiturage courte distance.

Le RPC centralise les trajets en covoiturage communiqués par des opérateurs de covoiturage volontaires pour collaborer avec le registre. Le RPC permet aux collectivités d'exploiter les informations de la base de données et ainsi de connaître les trajets covoiturés sur son territoire.

Le RPC permet ainsi aux collectivités de mettre en œuvre des dispositifs d'incitation individuelle au covoiturage sans crainte de fraude massive.



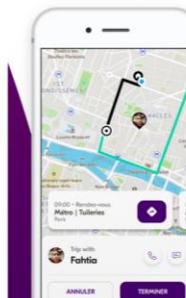
Contactez facilement les autres membres



Choisissez le point de rencontre qui vous convient



Commencez à covoiturer !



Action 11 Mettre en place une ou des lignes de covoiturage avec des arrêts sécurisés en lien avec Moselle & Madon et Nancy

👉 Constats du diagnostic

- Une mobilité très axée sur l'autosolisme (94 % des déplacements domicile-travail).
- Des flux de déplacements implorants en lien avec Moselle & Madon et Nancy.

👉 Objectif

- Développer un usage partagé de la voiture avec une solution de déplacement spontanée en s'appuyant sur les flux automobiles existants

👉 Publics cibles

- Tous publics

👉 Périmètre

- CCPS

👉 Synthèse des mesures à mettre en œuvre

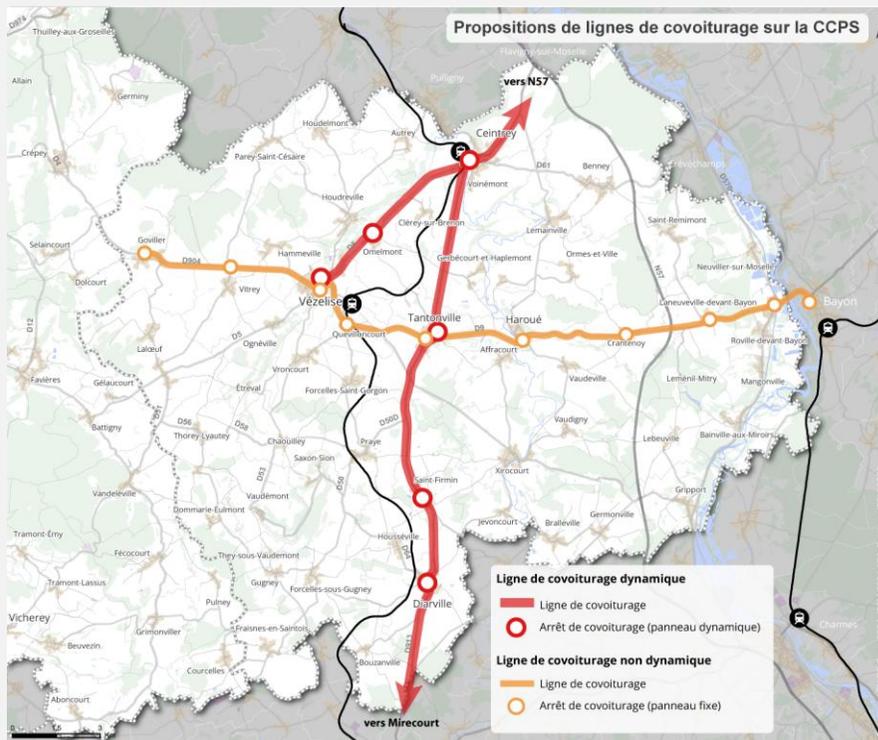
Une **ligne de covoiturage** (qu'elle soit dynamique ou statique), constitue une variante au covoiturage classique, basé sur un système en **temps réel** au sein duquel un conducteur peut prendre un passager sur un trajet en cours. Les lignes de covoiturage permettent de covoiturer comme on prend le bus. C'est un système qui complète dans le temps et l'espace l'offre TC. Il s'appuie sur les **principaux flux routiers** pour offrir une solution structurée de mobilité.

Mesure 1 : Expérimenter une ligne de covoiturage dynamique en Y de Ceintrey à Vézelize et Diarville / Mirecourt

Le principe est basé sur l'implantation de **bornes et/ou de panneaux lumineux** en sortie de ville et sur les grands axes. La destination du passager est inscrite sur le panneau lumineux et une place « arrêt minute » permet l'arrêt des conducteurs.

Mesure 2 : Envisager une ligne de covoiturage non dynamique sur un axe Goviller <-> Bayon

Cette ligne a une dimension plus locale en reliant les polarités de la CCPS. Elle pourra adopter un format plus léger.



Acteurs	Rôle
CCPS (autres AOM locales ou Région)	Maitre d'ouvrage en tant qu'AOM locale avec autre AOM locale sinon portage régional
Opérateur covoiturage	Prestataire pour le déploiement du service
Communes CD54	Partenaires techniques dans la définition et l'aménagement des arrêts

👉 Coûts

- **Mesure 1** : ligne de covoiturage dynamique, pour une expérimentation de 3 ans, **185 à 215 k€**, hors garantie de retour (60 k€) ;
- **Mesure 2** : ligne non dynamique : **+/- 45 k€** pour 3 ans d'expérimentation.
- Prévoir 0,2 ETP pour l'année du lancement

Financements possibles avec Fonds Vert développement du covoiturage

👉 Suivi des mesures

- Nombre de trajets demandés et assurés
- Temps moyens d'attente avant prise en charge
- Retours d'expérience des usagers / motifs déplacements ...

👉 Impact report modal



👉 Faisabilité



Action 11 Mettre en place une ou des lignes de covoiturage avec des arrêts sécurisés en lien avec Moselle & Madon et Nancy

Zoom mesure 1 : Expérimenter une ligne de covoiturage dynamique en Y de Ceintrey à Vézelize et Diarville / Mirecourt

Ce système est généralement exploité par des sociétés privées (ex : Ecov, Taxito, Mobicoop) qui **proposent différents niveaux de service** :

- Matérialisation d'arrêt à l'aide d'un boîtier et/ou panneau lumineux affichant la destination ;
- Intégration ou non d'une application mobile ;
- Des plages horaires de fonctionnement ;
- Possibilité de partage de frais et de dédommagement « place libre » ;
- Mise en place possible d'une garantie de départ : au bout d'un certain temps d'attente, l'opérateur garantit le trajet à l'aide d'une autre offre (taxi, etc.).

Cette ligne sera expérimentée **entre Ceintrey et Vézelize/Mirecourt, sur l'axe de circulation principale de la CCPS**, en lien avec Moselle & Madon et le Grand Nancy au Nord et Mirecourt au Sud, où les besoins de déplacements sont les plus nombreux.

Des arrêts seront à matérialiser le long de la D5 et de la D913 dans les bourgs. Ainsi **7 arrêts sont à matérialiser** (soit 12 poteaux d'arrêt pour que la ligne soit utilisable dans les 2 sens) :

- Vézelize : au croisement D5/D904 vers la gendarmerie (1 sens en direction de Ceintrey) ;
- Omelmont : centre-bourg (2 sens) ;
- Ceintrey : centre-bourg (2 sens) ;
- Tantonville : centre-bourg à proximité de la mairie (2 sens) ;
- Saint-Firmin : centre-bourg à proximité de l'église (2 sens) ;
- Diarville : centre-bourg à proximité de l'école (2 sens) ;
- Mirecourt : près de l'Intermarché (1 sens) ;
- Sur la CC Moselle & Madon et le Grand Nancy (1 sens) : 2 arrêts à définir.

Au regard de l'investissement, une période d'expérimentation de 3 ans est nécessaire pour avoir un recul suffisant sur l'appropriation et l'utilisation de cette ligne.



Coûts indicatifs de la ligne		
Système	Investissement	Fonctionnement
Arrêt avec boîtier et panneau lumineux	14 points d'arrêt (+/- 10 k€/point d'arrêt) : 140 k€ d'investissement	Exploitation et communication : 15 k€/an
		15 k€/an en fonctionnement
En intégrant en parallèle alerte... Via une application mobile		Exploitation et communication : 25 k€/an
		25 k€/an en fonctionnement
Mise en place garantie retour		+/- 20 k€/an

Action 11 Mettre en place une ou des lignes de covoiturage avec des arrêts sécurisés en lien avec le Toullois et le Grand Nancy

Mesure 2 : Envisager une ligne de covoiturage non dynamique sur un axe Goviller <-> Bayon

Cette ligne permettra de **connecter les polarités de la CCPS sur un axe est-ouest**.

Afin de limiter les coûts, elle pourra être équipée **sous une forme légère avec des panneaux fixes à implanter dans les bourgs traversés**.

Ces arrêts fonctionneraient comme des **points stop sécurisés**, qui indiqueraient la destination de la personne indiquant l'automobiliste à s'arrêter.

18 points d'arrêt seraient à positionner (2 dans chaque sens et seulement 1 aux extrémités) :

- Dans les 2 sens : Vitrey (sur la D904), Vézelize, Quevilloncourt, Tantonville, Haroué, Crantenoy, Laneuveville, Rville ;
- Dans 1 seul sens : Goviller (en direction de Vézelize) et Bayon (en direction de Rville).

A raison de +/- 2 k€ par point d'arrêt, l'investissement s'établirait à +/- **36 k€** pour cette ligne et +/- **3 k€/an** pour la communication soit +/- **45 k€** pour 3 ans d'expérimentation.

Exemple : le MicroStop dans le sud-est de la Métropole Européenne de Lille

Le MicroStop est une solution de covoiturage spontanée « non dynamique » légère et rapidement opérationnelle sur un territoire périurbain et rural.

En déploiement dans le territoire Est de la Métropole Européenne de Lille, il relie 3 communes à une station de métro.

Objectifs :

- Sécuriser les personnes qui pratiquent l'auto-stop avec un espace d'attente et de stationnement « minute » dédié ;

Fonctionnement :

- Des TotemStop sont implantés dans les bourgs et permettent aux passagers d'indiquer simplement leur direction et d'être bien visible des conducteurs. Il y a 6 choix de destinations possibles dans deux directions différentes sur chaque TotemStop.
- Le temps moyen d'attente constaté 5min !

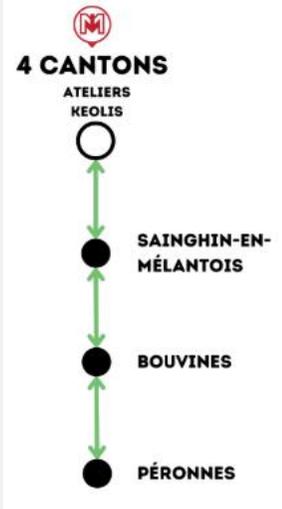


Photo : La Voix du Nord



Indication de la destination en faisant défiler les arrêts de la ligne

Exemples

onCovoit, ligne de covoiturage dynamique sur la CC Cœur de Savoie (73)

- La ligne de covoiturage relie 2 communes pôles du territoire entre lesquelles l'offre de bus est faible.
- Le dispositif onCovoit est issu du système développé par Ecov. Il est basé sur une application dédiée et le positionnement de panneaux lumineux. 5 arrêts sont matérialisés.
- Lorsqu'un passager se rend à l'arrêt et fait une demande, les conducteurs sont immédiatement informés de sa présence par l'application et par les panneaux lumineux.
- Le passager annonce son trajet sur l'application ou par SMS. Sa destination s'affiche alors sur le panneau lumineux.
- Le conducteur doit indiquer son trajet sur l'application pour être défrayé. A noter que des conducteurs n'ayant pas l'application peuvent s'arrêter mais ils ne pourront être défrayés.
- Le conducteur reçoit 0,50 € par trajet indiqué (même sans passager) et reçoit 1 € par passager transporté.
- OnCovoit propose également des départs garantis en heure de pointe : si le passager n'est pas parti au bout de 20 min, la collectivité trouve à ses frais une solution de remplacement.
- Coûts : 95 k€ pour la mise en place du système + 30 k€ pour l'animation à la charge de la CC.

onCovoit'
Ligne quotidienne de covoiturage



Exemple : Léman Stop dans le Bas Chablais: un équipement pour le covoiturage spontané

Léman Stop est une solution de mobilité légère et rapidement opérationnelle sur un territoire rural. Il est développé sur 5 communes et financé par le Pôle Métropolitain du Genevois français en partenariat avec les intercommunalités et les communes.

Objectifs :

- Sécuriser les personnes qui pratiquent l'auto-stop avec un espace dédié ;
- Structurer la pratique permettra la réappropriation de ce mode de transport perdu.

Fonctionnement :

- Des arrêts indiquant la commune ou un point d'intérêt de destination souhaitée par l'auto-stoppeur ;
- Plusieurs lames de bois indiquent les noms des communes étant dans la trajectoire du panneau, l'auto-stoppeur pointera sa destination de façon à l'indiquer aux automobilistes ;
- Sans réservation ni inscription.



Ce système pourrait s'étendre sur la vallée d'Aulps. Coût estimé avec un système abrité +/- 2 k€ par arrêt. Soit +/- 40 k€ pour une ligne de 19 points d'arrêt.





Enjeu 5 : Diversifier les services de mobilité

Action 12 Expérimenter la mise place de véhicules en autopartage avec ou sans permis

👉 Constats du diagnostic

- Une voiture est immobile 90 à 95% du temps, et 53 % des ménages multi-motorisés.

Objectif

- Proposer une solution occasionnelle pour se déplacer en toute autonomie en diminuant le coût de possession d'un véhicule à temps plein.

👉 Mesures à mettre en œuvre

L'autopartage est un service de mobilité qui consiste pour les habitants à disposer d'un véhicule « à la carte » pour une durée déterminée (1h, 4h...).

Il permettrait aussi d'offrir une possibilité de se déplacer pour les visiteurs arrivant sur la CCPS.

En termes d'organisation, il sera privilégié **un système d'autopartage porté par la collectivité qui s'appuiera sur un opérateur privé ou un Partenariat Public Privé pour limiter la gestion** (ex : Citiz, Communauto, e-Colibri...).

Plusieurs modèles de partenariat sont possibles :

- Mise à disposition de véhicules fournis par un opérateur privé ;
- Acquisition ou réaffectation de véhicules de la collectivité qu'intègrent l'opérateur dans son système ;

Le CEREMA préconise 1 à 2 véhicule(s) pour un territoire de moins de 20 000 habitants. En phase d'expérimentation, il est proposé **3 véhicules** avec prise en charge et dépose au même endroit à installer à la **gare de Ceintrey** (1 citadine), principale gare du territoire, l'autre à **Vézelize** (1 sans permis + 1 citadine), commune la plus importante pour maximiser le potentiel d'usagers.

Une expérimentation de 2 ans est nécessaire pour obtenir un retour d'expérience suffisant, le temps nécessaire pour faire connaître le service et changer certaines habitudes.

Si l'expérimentation est positive :

- **Envisager d'étendre le maillage de station** avec d'autres véhicules proposés dans un second temps sur d'autres communes pôles peu desservies par une offre TC comme **Tantonville** et **Diarville**.
- **Proposer des modèles différents de véhicules** (7 places, petit utilitaire, électrique...) pour diversifier les usages.

A terme, pour assurer la pérennité de l'offre et diminuer les coûts de fonctionnement des collectivités, la CCPS, les communes et autres services publics pourront utiliser les véhicules en autopartage pour leurs besoins et se séparer d'un véhicule de leur pool.

👉 Publics cibles

- Tous publics

👉 Périmètre

- CCPS

Action inscrite au PDMS de la CCPCST

Acteurs	Rôle
CCPS	Maitre d'ouvrage en tant qu'AOM locale
Opérateur d'autopartage	Prestataire pour le déploiement du service
Communes...	Partenaires techniques

👉 Coûts

- **Service délégué à un opérateur** : ex mise à disposition d'un véhicule citadine ou sans permis par Citiz (+/- **8,5 k€/an** avec gestion comprise, mais sans recette pour la collectivité) soit **51 k€** pour expérimentation avec 3 véhicules sur 2 ans
- **Communication** : **5 k€ / 2 ans**
- 0,1 ETP pour contractualisation/suivi

Des aides possibles avec Fonds Vert / France Ruralité (Mobilités durables en zones rurales)

👉 Suivi des mesures

- Nombre de réservations
- Taux d'utilisation des véhicules
- Kilomètres effectués

👉 Impact report modal



👉 Faisabilité



Action 12 Expérimenter la mise place de véhicules en autopartage avec ou sans permis

📌 Détails des mesures à mettre en œuvre

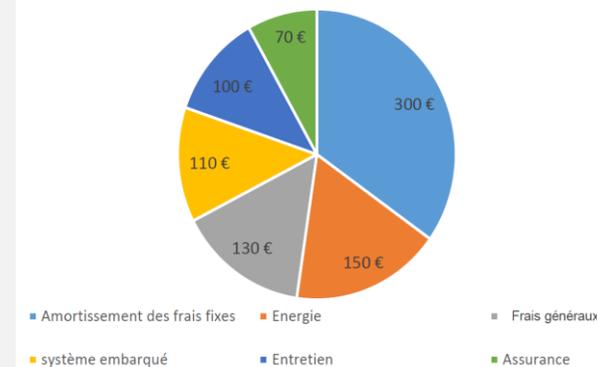
Exemples de coûts détaillés par solution d'exploitation, pour un véhicule sur une période de 12 mois selon 2 solutions de contractualisation avec Citiz (coûts 2022) :

	Prestations	Véhicule en propre de la collectivité	Véhicule Citiz
Coûts fixes	Abonnement		160 €
	Mise à disposition du véhicule Citiz donnant accès à l'ensemble des véhicules du réseau comprenant (comprenant assurance, entretien, carburant ...)		8 240 €
	Location du véhicule (480 €/mois/véhicule)		
	Prêt véhicule (amortissement 300 €/mois/véhicule)	3 600 €	
	Entretien (100€/mois/véhicule)	1 200 €	
	Installation boîtier CITIZ sur flotte collectivité (200€/véhicule)	200 €	
	Gestion & exploitation du service (incluant assurance soit 250 HT€/mois/véhicule)	3 000 €	
Recettes	Rétrocession à la CCPS de 50% des recettes km + temps (hypothèse)	- 1 000 €	
	Contrat de régie publicitaire (hypothèse de 33 % de recette générée)		
TOTAL en € HT/an à la charge de la collectivité		7 000 €	8 400 €

Coûts moyens mensuels/véhicule, d'un service d'autopartage :

Ordre de grandeur des coûts mensuels, par véhicule, d'un service d'autopartage : **860 euros**

Source : Urb&co et entretiens réalisés auprès de porteurs de projets par le Cerema en 2021



©CEREMA – La boîte à outils en zone peu dense

Il s'agit dans le graphique des coûts globaux intégrant l'énergie ... alors que le tableau présente lui les coûts résiduels à la charge de la collectivité.

	Avec abonnement 16 €/ mois*	Sans abonnement
	2,50 €/ heure (22 €/ jour ou 120 € / semaine) Yeal: Tarifs S + 2,50€ de prise en charge	5 €/ heure (39 €/ jour ou 180 € / semaine)
	3 €/ heure (27 €/ jour ou 150 € / semaine)	5,50 €/ heure (45 €/ jour ou 210 € / semaine)
	3,50 €/ heure (33 €/ jour ou 180 € / semaine) + 0,39 €/km (puis 0,20 €/km au-delà de 100 km parcourus)	6 €/ heure (50 €/ jour ou 240 € / semaine)
	4 €/ heure (38 €/ jour ou 210 € / semaine)	6,50 €/ heure (56 €/ jour ou 270 € / semaine)
	4,50 €/ heure (44 €/ jour ou 240 € / semaine) + 0,49 €/km (puis 0,25 €/km au-delà de 100 km parcourus)	7 €/ heure (60 €/ jour ou 300 € / semaine)

*hors sociétaire ou tarif réduit

Exemples



« L'autonome », CC du Mont des Avaloirs (15 800 habitants)

- Véhicules électriques en autopartage mis à disposition des habitants et des entreprises sur les sites de la CCMA avec l'opérateur Clem'.
- 2 véhicules de type Renault Zoé mis à disposition sur les 2 pôles du territoire (Villaines-la-Juhel / Pré-en-Pail-Saint-Samson). Les véhicules sont affectés à une station.
- Coût pour l'utilisateur : 6€ la demi-journée, 9€ la journée et tarification solidaire (demi-tarif pour les demandeurs d'emploi et étudiants).
- L'équivalent des besoins en électricité des véhicules est produit par des panneaux photovoltaïques

CC Val d'Ille Aubigné (37 500 habitants)

- 3 véhicules électriques type Zoé en autopartage mis à disposition des habitants et des entreprises.
- Opérateur : e-Colibri.
- Sur 2 pôles du territoire : (Langouët / Saint-Symphorien, Gahard).
- Coût pour l'utilisateur : 5€ jusqu'à 6h d'utilisation, 8€ la journée et tarification solidaire (demi-tarif pour les demandeurs d'emploi et étudiants).
- Ces véhicules ont été financés à 80% par l'État dans le cadre de la convention Territoire à Énergie Positive pour la Croissance Verte (TEPCV).



CC de la Grande Vallée de la Marne (15 000 habitants)

- Système d'autopartage proposé depuis 2020 avec l'opérateur Citiz.
- 12 véhicules, électriques ou hybrides, en libre-service sont répartis sur 7 communes du territoire (en gares et en centre bourg).
- Les véhicules sont affectés à une station.
- Coût pour l'utilisateur : 4,5€/h + 0,37 €/km



Illustration : CC Val d'Ille Aubigné

Action 13 Proposer un service de location moyenne/longue durée de VAE à destination des habitants

👉 Constats du diagnostic

- Aucun service de location de VAE de longue durée à destination des habitants du territoire.

👉 Objectif

- Offrir une solution de mobilité alternative à l'automobile et permettre aux habitants de tester la pratique du VAE avant une éventuelle acquisition

👉 Mesures à mettre en œuvre

Le système de location longue durée de vélos est destiné à **tous les habitants**. Une partie de la flotte (+/- 3 vélos) pourra être réservée aux personnes non motorisées en **insertion professionnelle**, par exemple à travers l'association Familles Rurales.

Caractéristiques de la flotte :

- Il s'agira d'avoir une flotte de départ d'environ **25 unités dont 23 vélos à assistance électrique (VAE), 1 vélo cargo** pour les familles et **1 tricycle** afin de diversifier les usages. **Cela représente un investissement de +/- 52,5 k€** (2 k€/vélo + vélo-cargo 4 k€ + tricycle à 2,5 k€) soit +/- 12 k€ sur 3 ans si revente du parc VAE à 33% du prix à l'issue des 3 ans.
- Il est intéressant d'inclure des **équipements annexes à la location** : antivols, casques, paniers, sacoches, siège enfant ...

Modalité d'exploitation du service :

- Durée de location : au moins 1 mois pour ne pas faire concurrence aux loueurs privés, et jusqu'à 6 mois pour favoriser la rotation du parc.
- La gestion des locations peut être assurée directement par la CC ;
- La prise en charge/retour (état des lieux), l'entretien, le stockage serait assuré par un prestataire, association ou vélociste/garagiste local. **(Entretien/état des lieux/stockage : 250€/vélo/an). Sinon il faudra former un agent et cela représentera +/- 10% de son temps.**
- Une option de rachat des VAE vieillissants pour renouveler le parc pourra être proposée (à l'issue des 3 ans).

👉 Publics cibles

- Tous publics

👉 Périmètre

- CCPS



Exemple tarif location (hors solidaire)

Durée	VAE/tricycle	Cargo
1 mois	50 €	65 €
3 mois	120 €	180 €
6 mois	210 €	300 €
1 an	360 €	480 €

Action inscrite au PDMS de la CCPCST

Acteurs	Rôle
CCPS	Maitre d'ouvrage en tant qu'AOM
Communes	Partenaires techniques pour communiquer sur le service
Vélociste local, Association...	Gestion opérationnelle de la flotte et de son entretien

👉 Coûts

- **Dépenses** : Investissement (12 k€/an) + fonctionnement (5 k€/an) + communication (1 k€/an) = 18 k€/an
- **Recettes** : +/- 10 k€/an à raison d'une location moyenne à 38 €/mois
- **Reste à charge collectivité** : 8 k€/an
- **Prévoir 0,1 ETP/an gestion des locations**

👉 Suivi des mesures

- Nombre de vélos mis en location
- % d'utilisation de la flotte
- Nombre de locations réalisées
- Nombre de bénéficiaires différents

👉 Impact report modal



👉 Faisabilité



Action 13 Proposer un service de location moyenne/longue durée de VAE à destination des habitants

Exemples :

Exemple de tarifs	1 jour	1 semaine	1 mois	3 mois	6 mois	Commentaires
Communauté d'Agglomération Privas Centre Ardèche (07) 44 000 hab.		40 €	70 €	130 €		Demi-tarif pour les demandeurs d'emploi, les personnes bénéficiaires du Revenu de Solidarité Active et les étudiants Points de retrait : siège de la CC ou à une maison de santé.
Decazeville Communauté (12) 18 000 hab.			30 €	90 €	270 €	Une flotte de 30 vélos et d'1 vélo-cargo. Possibilité de louer des accessoires : casques, sacoches, paniers, sièges enfant. -50 % sur le prix de la location pour les ménages dont le quotient familial est inférieur à 800€/mois. Un service de livraison du vélo est proposé pour 20€.
Plateforme mobilité Emploi 37 (location solidaire)	1 €*	10 € / 22 €	30 € / 67 €			Distinction entre : • Tarif subventionné (jeunes de moins de 25 ans, stagiaires, apprentis, bénéficiaires du RSA...) • Tarif classique (retrait de permis, pannes ou vol de véhicules...) * Réservé aux intérimaires dans la limite de 90 jours / an
Communauté de communes Bugey Sud (01) 34 000 hab.			40 €	120 €		Possibilité de louer un vélo électrique longtail (70 €/mois)
Ploërmel Communauté (56) 42 000 hab.			60 €	120 €		Demi-tarif d'octobre à mars inclus
Communauté de Communes Vézère Monédières Millesources (19) 6 000 hab.			50 €	150 €		-30 % de décembre à mars inclus La flotte de VAE est complétée par 4 VTAE, 1 longtail et 1 tricycle Possibilité de louer une remorque enfant (15 €/mois) et un siège enfant (5 €/mois) Ce programme est soutenu financièrement par l'Europe, la Région Nouvelle Aquitaine et les Certificats d'Économie d'Énergie.

Action 14 Développer des services vélos en s'appuyant sur l'implantation d'une association locale d'usagers du vélo

👉 Constats du diagnostic

- Une absence d'associations d'usagers du vélo présentes sur la CCPS
- Pas d'animations ou de journée dédiée à la mobilité cyclable

👉 Objectif

- Disposer d'une structure relais pour la promotion et la mise en œuvre de certains volets de la politique cyclable portée par la collectivité

👉 Mesures à mettre en œuvre

Cette action, inscrite aussi au PDMS de la CCPCST, pourra être engagée conjointement par les 2 CC.

1. Le rôle de la CCPS sera de :

- **Communiquer** sur la volonté de la collectivité de structurer une association vélo pour organiser des services et des événements liés au vélo.
- **Identifier des porteurs de projet**, tels que des citoyens ou des associations du territoire ou présentes sur des territoires limitrophes (association EDEN à Nancy ou Vélo'lun' à Lunéville) en relation avec la FUB (Fédération des Usagers de la Bicyclette) potentiellement susceptibles d'étendre leurs activités à la CCPS... .

2. Définir conjointement les objectifs, rôles de l'association et le mode d'accompagnement de la collectivité (aide financière, technique et/ou matérielle (ex : prêt d'un local)) :

- Agir en tant qu'**intermédiaire** pour faire remonter les problèmes rencontrés par les cyclistes aux collectivités et en accompagnant ces dernières dans l'élaboration d'aménagements et la détermination des zones à enjeux.
- Mettre en place des **services vélos** : atelier réparation et aide à l'auto-réparation, stages de remise en selle auprès des publics adultes notamment, apprentissage vélo pour petits ou grands, ...
- Organiser des **événements** et des ateliers en lien avec la pratique du vélo, tels que des essais de VAE, des balades thématiques à vélo et des interventions dans les écoles.

3. Communiquer auprès des habitants sur les services proposés par l'association

👉 Publics cibles

- Tous publics

👉 Périmètre

- CCPS, voire étendue à la CCPCST

Association La Roue Fédère à Figeac (46)

Association créée en 2016 ayant pour vocation de développer l'usage du vélo et des autres déplacements doux dans Figeac et ses environs

Un atelier solidaire mensuel est organisé par l'association avec le soutien matériel du Grand Figeac par la mise à disposition d'un local au sein de l'Espace Jeune.



Action inscrite au PDMS de la CCPCST

Acteurs	Rôle
CCPS	Initiateur de l'action, aide à la structuration de l'association et de son rôle
Commune	Partenaires techniques
Association / citoyens	Porteurs de projet, assure la réalisation effective des services

👉 Coûts

- Très variable selon l'engagement :
- **aide en nature** (ex : prêt d'un local, achat du matériel),
- **subvention en fonctionnement**, versé annuellement, (exemple +/- 6 k€ pour 2 sessions mensuelles de remise en selle et atelier autoréparation) ou allouée par projet

Existence de financements possibles sur les stages de remise en selle, atelier etc... avec certains programmes CEE (ADMA, ...)

👉 Suivi des mesures

- Nombre d'adhérents à l'association
- Animations et services organisés par l'association

👉 Impact report modal



👉 Faisabilité





Enjeu 6 : Réduire le coût de la mobilité pour l'utilisateur

Action 15 Développer des tarifs solidaires, forfaits familles, voire la gratuité des transports selon les usagers

👉 Constats du diagnostic

- Un coût de la mobilité important du fait de zones rurales éloignées, d'un besoin de l'automobile...

👉 Objectif

- Inciter et faciliter la mobilité en limitant son impact financier

👉 Publics cibles

- Jeunes, captifs, chômeurs...

👉 Périmètre

- CCPS

Action inscrite au PDMS de la CCPCST

Acteurs	Rôle
CCPS	Décide de la politique tarifaire des services qu'elle met en œuvre en tant qu'AOM locale (lobbying pour les services des autres AOM).
Région	Décideur sur ces services en tant qu'AOM régionale
Communes prescripteurs sociaux...	Partenaires techniques, lobbying...

👉 Mesures à mettre en œuvre

Le tableau suivant reprend pour chacune des actions la possibilité ou non de proposer des tarifications spécifiques pour les publics fragiles :

N°	Actions	Tarification spécifique ?	Exemples de dispositif
1	Porter auprès de la Région une amélioration de l'offre sur les lignes de car	Existante	Carte Solidaire de la Région donnant droit à -50% sur les lignes Fluo + abonnement pour les bénéficiaires CSS Lobbying pour aller plus loin ?
2	Etudier la faisabilité d'une offre de transport à la demande (TAD) pour permettre de répondre aux besoins essentiels de déplacements à l'échelle de la CCPS	✓	Possibilité pour CCPS de proposer divers tarifs réduits
3	Suivre la réouverture et la desserte proposée sur la ligne 14, et aménager les haltes de Ceintrey et Vézelize en véritables PEM pour le territoire	✗	
4	Créer un guide mobilité à l'échelle de la CC afin de rassembler et de faire connaître toutes les offres et services de mobilité disponibles	✗	
5	Organiser des événements pour promouvoir les solutions alternatives de mobilité et encourager le changement de comportement	✗	
6	Développer un vrai maillage d'aménagements cyclables en mettant en œuvre les itinéraires définis dans le SDC	✗	

👉 Coûts

- Variable au regard de l'importance des réductions envisagée mais souvent relativement faible au vu de recettes représentant souvent une part faible des coûts d'exploitation des services de mobilité

👉 Suivi des mesures

- Nombre de bénéficiaires
- Nombre de titres solidaires distribués
- Montant des réductions

👉 Impact report modal

Limité Moyen Élevé

👉 Faisabilité



Action 15 Développer des tarifs solidaires, forfaits familles, voire la gratuité des transports selon les usagers

Suite

N°	Actions	Tarifification spécifique ?	Exemples de dispositif
7	Développer un stationnement vélo adapté aux besoins	✗	
8	Engager une étude de faisabilité d'un itinéraire cyclotouristique Est-Ouest permettant de faire le lien entre la Meuse à Vélo et La Voie Bleue (V50) traversant la CCPCST et la CCPS	✗	
9	Développer le programme « savoir rouler à vélo » dans les écoles pour apprendre à circuler en toute autonomie	✗	
10	Démocratiser le covoiturage en favorisant et sécurisant la mise en relation des covoitureurs	✓	Possible pour CCPS de proposer un défraiement variable des usagers
11	Mettre en place une ou des lignes de covoiturage avec des arrêts sécurisés vers Moselle & Madon et le Grand Nancy	✗	
12	Expérimenter la mise place de véhicules en autopartage avec ou sans permis sur la CCPS	✓	Possible pour CCPS de mettre une tarification solidaire
13	Proposer un service de location moyenne/longue durée de VAE à destination des habitants	✓	Tarifs sociaux possible par CCPS avec réservation d'une partie de la flotte à des publics fragiles
14	Développer des services vélos (atelier réparation, reconditionnement de vélos, stage remise en selle, ...) en s'appuyant sur l'implantation d'une association locale d'usagers du vélo	✓	Possible de mettre tarification solidaire en cas de non-gratuité des services
16	Développement une offre de location multimodale solidaire (VAE, 2RM, voiture, voiture sans permis...) à l'échelle du territoire	✓	Des tarifs déjà adaptés mais qui peuvent être déclinés selon les revenus des bénéficiaires
17	Encourager et accompagner le développement d'un panel de services de proximité et/ou itinérants et/ou à distance pour limiter les besoins de déplacements et l'immobilisation subie	✗	
18	Diversifier les services de mobilité solidaire et l'accompagnement des personnes à mobilité réduite (plateforme de mobilité solidaire type wimoov, garage et auto-école solidaire...)	✓	Des tarifs déjà adaptés mais qui peuvent être déclinés selon les revenus des bénéficiaires

Action 16 Développement une offre de location multimodale solidaire (VAE, 2RM, voiture, voiture sans permis...) à l'échelle du territoire

👉 Constats du diagnostic

- L'offre de mobilité inclusive présente sur la CCPS se traduit par la présence d'un dispositif de mobilité solidaire portée par l'association Familles Rurales.
- La CCPS ne dispose pas d'une offre de location solidaire de moyen de locomotion.

👉 Objectif

- Lever les freins à la mobilité pour faciliter l'insertion professionnelle

👉 Publics cibles

- Jeunes, captifs, chômeurs...

👉 Périmètre

- CCPS

👉 Mesures à mettre en œuvre

L'objectif est d'offrir aux plus précaires des solutions de déplacement à travers de la location solidaire pour des trajets pas ou mal couverts par les TC, voire maintenir en état leur moyen de locomotion à un coût raisonnable.

1. Faire l'acquisition d'une flotte de nouveaux véhicules par la CCPS à mettre en location à des fins solidaires

Cette flotte pourrait être composée par exemple au départ de :

- 3 VAE (qui pourrait être issue de la flotte de VAE acquise pour l'action 13)
- 5 scooters
- 3 voitures
- 2 voitures sans permis

2. Identifier une structure locale porteuse qui assurera la gestion de la flotte

Ce parc de véhicules serait dédié aux habitants de la CCPS et mis à disposition des structures locales qui assureraient la mise en location et entretien. Cette structure pourra être commune à celle qui pourrait être mobilisée pour la mise en œuvre de l'action 18.



Acteurs	Rôle
CCPS	Participation financière pour l'investissement dans une flotte de véhicules et partenaire technique de l'association qui en assurera l'exploitation.
Région, Département	Potentiels partenaires financiers
Communes, prescripteurs sociaux...	Partenaires ou porteurs du projet pour le développement de services.

👉 Coûts

- Variable selon l'engagement de la CCPS
- Compter +/- **45 k€** d'investissement pour 3 VAE, 5 scooters, 3 VL et 2 sans perms d'occasion
- Les couts d'entretien et de fonctionnement sont couverts par les locations

👉 Suivi des mesures

- Nombre de bénéficiaires
- Nombre de locations et durée moyenne

👉 Impact report modal



👉 Faisabilité





Enjeu 7 : Lutter contre l'isolement et diminuer les besoins de déplacements

Action 17 Encourager et accompagner le développement d'un panel de services de proximité itinérants et/ou à distance

➤ Constats du diagnostic

- Des zones rurales peu accessibles (hors usage de la voiture) pour les populations captives qui y habitent (personnes âgées, jeunes...).

➤ Objectif

- Rapprocher les services et commerces des habitants pour diminuer les déplacements contraints et ainsi limiter l'immobilité subie et l'exclusion

➤ Mesures à mettre en œuvre

Mesure 1 : Accompagner la mise en place de services à distance dans des espaces relais intercommunaux

- Encourager le déploiement de nouveaux services proposés par l'État, les collectivités ou des entreprises (La poste...) sur des sites relais dédiés ou Maisons France services....
- Mettre à disposition des associations ou des professionnels (assistantes sociales, assistantes maternelles...) des espaces pour leurs activités délocalisées (exemple : Mairie).
- Envisager des espaces pour accueillir des services spécifiques : borne de télémédecine/téléconsultation, ...

Mesure 2 : Accompagner les projets de commerces et services ambulants itinérants

L'accompagnement des projets pourra passer par des financements des collectivités territoriales, des aides matérielles et/ou humaines et par de la communication. L'aide pourra passer par un financement sur l'achat ou le renouvellement du véhicule et de ses aménagements à partir d'un investissement minimum.

Il peut s'agir de : commerces et services de base (épicerie, boulangerie, coiffeur ...), **de services culturels** (bibliothèque / médiathèque), **camion de service de médecine ou santé ambulante** (ex : dentiste, médecin, kiné), **Services sport / loisirs** (salle de sports ambulante, bar ambulante, ...), des actions sociales (portage à domicile...), etc.

Une mise en œuvre commune de cette action avec la CC du Pays du Saintois est intéressante pour apporter un soutien plus fort aux initiatives et ainsi augmenter la chance de viabilité des projets.



➤ Publics cibles

- Tous publics

➤ Périmètre

- CCPS, voire étendue à la CCPCST

Action inscrite au PDMS de la CCPCST

Acteurs	Rôle
CCPS et CCPCST	Accompagnement technique et/ou financier. Promotion des services itinérants auprès de la population.
Communes	Partenaires techniques
Porteurs de projets (privés ou publics)	Chefs de file, mise en œuvre des services itinérants.

➤ Coûts

- Variable selon le type de services proposés
- **Besoin humain et coûts pour la collectivité à définir selon le niveau d'accompagnement** : financements, subventions de certains services, aide matérielle ou humaine...

➤ Suivi des mesures

- Nombre de services itinérants mis en place
- Typologie des services, nombre de communes couvertes, nombre d'utilisateurs...

➤ Impact report modal

Limité	Moyen	Élevé
--------	-------	-------

➤ Faisabilité



Action 17 Encourager et accompagner le développement d'un panel de services de proximité itinérants et/ou à distance

Exemples de services itinérants :

Le Médico-bus (Est de l'Orne)

- Nouveau dispositif innovant de prise en charge des soins non-programmés dans l'Orne-Est depuis avril 2020 destiné en priorité aux personnes sans médecin traitant.
- Projet né du partenariat entre Communauté professionnelle territoriale de santé Orne-Est, l'ARS, la Région Normandie, l'Etat et la CPAM.
- Le Médico-bus sillonne l'Est du Département de l'Orne (CC Mortagne-au-Perche, Pays d'Aigle, Hauts de Perche...).



Un bus de sport dans le Lot

- Créé en 2019 sur l'initiative d'un particulier.
- Le bus parcourt les villages du Lot. service est notamment destiné aux séniors leur offrant la possibilité d'une activité physique et de créer du lien social.
- 400 adhérents dès les premiers mois de fonctionnement.



L'épicerie solidaire de la CC Flandres-Lys (62)

- Service organisé par le CCIAS, l'épicerie est accessible sur dossier selon les ressources financières des familles.
- Une centaine de familles bénéficiaires en 2019.
- L'épicerie s'approvisionne sur les invendus des supermarchés et producteurs, l'épicerie propose des produits 80 % moins chers qu'en grande surface.



Une piscine mobile (CC du Val marnaysien)

- Le Centre Aquatique Mobile est doté d'un bassin d'une longueur de 8 m pour une largeur de 2,10 m.
- Il se déplace notamment entre les 9 sites scolaires du territoire, offrant à 1 500 élèves la possibilité d'acquérir l'aisance aquatique sans quitter leur établissement.
- Le bassin mobile est doté d'un plancher réglable qui permet d'ajuster la hauteur de l'eau entre 20 cm et 1,40 m, s'adaptant ainsi à différentes activités : cours de natation, bébés nageurs, rééducation, sauvetage....



Bar Truck dans le Cher

- Lancé par un particulier.
- Une quinzaine de village visités par semaine dans le Pays de Sancerre.
- Un 2e camion en projet.



Action 18 Diversifier les services de mobilité solidaire et l'accompagnement des personnes à mobilité réduite

👉 Constats du diagnostic

- L’offre de mobilité inclusive présente sur la CCPS se traduit par la présence d’un dispositif de mobilité solidaire portée par l’association Familles Rurales.

👉 Objectif

- Accompagner les déplacements des publics fragiles afin de limiter l’immobilité subie, et encourager des pratiques de déplacement alternatives à la voiture individuelle

👉 Mesures à mettre en œuvre

Mesure 1 : Favoriser et accompagner l’installation d’une plateforme de mobilité sur le territoire, sous forme d’une antenne dédiée ou d’une permanence dans une structure existante.

Cette plateforme pourra proposer **un panel de services** assurés par un conseiller mobilité :

- Diagnostic mobilité : conseil individualisé sur les modes de déplacements alternatifs l’autosolisme et sur l’offre de transport disponible sur le territoire ;
- Accès aux aides financières liées à la mobilité ;
- Aide à l’obtention du permis de conduire ;
- Essai, voire location d’une flotte de véhicules (en lien avec l’action 15)

La CCPS peut envisager de s’appuyer sur des **structures existantes à proximité du territoire** (exemple de Familles Rurales ou de la plateforme Wimoov à Neufchâteau...) pour un développement sur la CCPS. Elle peut également favoriser l’implantation d’une structure avec un soutien financier et / ou matériel .

👉 Publics cibles

- Captifs

👉 Périmètre

- CCPS

Acteurs	Rôle
CCPS	Promotion de la plateforme et accompagnement technique et / ou financier du porteur de projet
Porteurs de projets (privés ou publics)	Chefs de file, mise en œuvre de la plateforme de mobilité solidaire

👉 Coûts

- Variables selon la structure projetée : permanence téléphonique ou physique ? Création d’une antenne dédiée ? Combien de personnels ?
- Des financements et subventions existent (Fond Social Européen, appel à projets, CEE, fonds privés, ...)

👉 Suivi des mesures

- Nombre de bénéficiaires des dispositifs proposés

👉 Impact report modal



👉 Faisabilité



MobiGam sur la CC du Gd Autunois Morvan (71)

- A destination des demandeurs d’emplois et des intérimaires rencontrant des difficultés de mobilité.
- Plusieurs outils mis à disposition par la plateforme :
 - Renseignements sur l’offre de mobilité et réalisation de diagnostic de mobilité
 - Une offre de location de voitures et de scooters : 5 € / jour pour une voiture, 2 €/ jour pour un scooter.
 - Des micro-crédits pour la mobilité (financement du permis de conduire, ...).
 - Des ateliers de mobilité.

Permanence Wimoov sur la CC de l’Ouest Vosgiens (88)

- Permanence 1 fois par semaine à la MFS de Neufchâteau
- Réalisation de diagnostics de mobilité
- 86 personnes accompagnées de 2019 à 2022
- 80 % des publics n’ont pas d’emploi
- 80 % de l’accompagnement sous forme de service pédagogique.





Synthèse des actions

Synthèse : pilote et coûts de mise en œuvre des actions

Actions	Acteur pilote	Coûts à charge autres acteurs		Coûts à charge CCPS		Moyens humains CCPS	
		Investissement	Fonctionnement	Investissement	Fonctionnement		
1	Porter auprès de la Région une amélioration de l'offre sur les lignes de car	Région (CCPS en lobbying)	+/- 5 k€/véhicules pour accroche vélos	+/- 167 k€/an			Ponctuel
2	Etudier la faisabilité d'une offre de transport à la demande (TAD) pour permettre de répondre aux besoins essentiels de déplacements à l'échelle de la CCPS	CCPS				De 51 à 231 k€/an selon scénario	0,15 ETP
3	Suivre la réouverture et la desserte proposée sur la ligne 14, et aménager les haltes de Ceintrey et Vézelize en véritables PEM pour le territoire	CCPS, Région et SNCF Réseau			+/- 925 k€		0,3 ETP
4	Créer un guide mobilité à l'échelle de la CC afin de rassembler et de faire connaître toutes les offres et services de mobilité disponibles	CCPS				Entre 6 et 10 k€ selon les choix	0,15 ETP pour créer le guide
5	Organiser des événements pour promouvoir les solutions alternatives de mobilité et encourager le changement de comportement	CCPS				Selon les choix +/- 10 k€/an	0,10 ETP
6	Développer un vrai maillage d'aménagements cyclables en mettant en œuvre les itinéraires définis dans le SDC	A définir selon le rôle que souhaite prendre la CCPS	+/- 4,7 M€ pour les aménagements estimés à répartir entre les différents maitres d'ouvrage et financeurs en lien avec leurs programmes de subventions Entretien à terme : +/- 104 k€/an				Selon choix à partir de 0,1 ETP
7	Développer un stationnement vélo adapté aux besoins	CCPS			Une partie des +/- 61 k€ selon choix		Ponctuel
8	Engager une étude de faisabilité d'un itinéraire cyclotouristique Est-Ouest permettant de faire le lien entre la Meuse à Vélo et La Voie Bleue (V50)	CCPCST / CCPS		+/- 15 k€ (50% étude)		+/- 15 k€ (50% étude)	Ponctuel pour suivi étude
9	Développer le programme « savoir rouler à vélo » dans les écoles pour apprendre à circuler en toute autonomie	CCPS en lien avec les écoles et les communes				14,5 k€/an	0,3 ETP si personnel CCPS

Synthèse : pilote et coûts de mise en œuvre des actions (II)

Actions	Acteur pilote	Coûts à charge autres acteurs		Coûts à charge CCPS		Moyens humains CCPS	
		Investissement	Fonctionnement	Investissement	Fonctionnement		
10	Démocratiser le covoiturage en favorisant et sécurisant la mise en relation des covoitureurs	Multipôle Nancy Sud Lorraine / CCPS				+/- 10 k€/an subventionnement trajet	0,05 ETP
11	Mettre en place une ou des lignes de covoiturage avec des arrêts sécurisés vers le Toulinois et le Grand Nancy	CCPS (avec autres AOM)			+/- 176 k€	18 à 48 k€/an selon options retenues	0,2 ETP pour l'année du lancement
12	Expérimenter la mise place de véhicules en autopartage avec ou sans permis sur la CCPS	CCPS				+/- 28 k€/an	0,1 ETP
13	Proposer un service de location moyenne/longue durée de VAE à destination des habitants	CCPS			+/- 52,5 k€	+/- 8 k€/an (reste à charge)	0,1 ETP
14	Développer des services vélos (atelier réparation, stage remise en selle, ...) en s'appuyant sur l'implantation d'une association locale d'usagers du vélo	CCPS				Très variable selon choix de la collectivité (+/-6 k€ ?)	Ponctuel
15	Développer des tarifs solidaires, forfaits familles, voire la gratuité des transports selon les usagers	CCPS pour coordination				Variable selon réductions envisagées	Ponctuel
16	Développement une offre de location multimodale solidaire (VAE, 2RM, voiture, voiture sans permis...) à l'échelle du territoire	CCPS			Selon choix retenus +/- 45 k€		Ponctuel
17	Encourager et accompagner le développement d'un panel de services de proximité et/ou itinérants et/ou à distance pour limiter les besoins de déplacements et l'immobilisation subie	Porteur de projet public ou privé (CCPS en accompagnement)				Variable selon le type de services proposés	Ponctuel
18	Diversifier les services de mobilité solidaire et l'accompagnement des personnes à mobilité réduite	CCPS				Variable selon le type de services proposés	



Liste des aides disponibles

Les aides nationales (à la date d'arrêt du PDMS)

Modes	Dispositif	Objectifs	Aide	Date limite	
Tous modes	Fonds Vert / France Ruralité (Mobilités durables en zones rurales)	Stratégie / plan de mobilité simplifié, mise en place de solutions de mobilité : TAD, autopartage, location de VAE, mobilité solidaire, conseils en mobilité...	Jusqu'à 50 % pour la CC AOM et 20 % pour la Région AOM locale	2027	
	La dotation de soutien à l'investissement local (DSIL)	Projets de mobilité tous modes (pistes cyclables, véhicules de transports en commun...).	Varie selon les budgets alloués aux territoires (ex. DSIL en Normandie : entre 100 et 200 k€ / projet et 2 k opérations depuis 2016)	Dotations annuelles	
	La dotation d'équipement des territoires ruraux (DETR)	Soutien aux projets visant à favoriser le développement des services publics en milieu rural.			
	La dotation de soutien à l'investissement des départements (DSID)	Projets dont la mise en œuvre a pour objectif la solidarité entre les différents territoires d'un même département ou d'une même région			
	Les dotations politique de la ville (DPV) ou subventions pour travaux divers d'intérêts local (TDIL)	Aides financières pour les projets urbains divers (davantage axées sur les travaux urbains)			
	Le fonds national d'aménagement et de développement du territoire (FNADT)	Soutien en investissement et fonctionnement aux actions mettant en œuvre les choix stratégiques de la politique d'aménagement, dont la mobilité.	Chaque année, une circulaire vient préciser les règles de répartition et d'emploi du FNADT	Subvention annuelle	
	Programme certificats d'économies d'énergie (CEE)	Une dizaine de programmes CEE Transport développée dans le tableau suivant: bus électriques, achat / location / retrofit, vélo, logistique urbaine durable, éco-mobilité (programme TIMS), bornes de recharge...			
	Offres de la Banque des territoires	Trois dispositifs de soutien : offre de crédits d'ingénierie , mobi-prêts pour les infrastructures et équipements pour les mobilités propres, investissement financier dans des partenariats publics-privés , pour permettre le décollage de services de mobilité non rentables à leur démarrage.			
	Petites Villes de Demain (PVDD) / CRTE	Améliorer la qualité de vie des habitants des petites communes (< 20 k hab.) et des territoires alentours en les accompagnant (diagnostic, stratégie, actions) dans des trajectoires dynamiques dans le cadre de la transition écologique jusqu'en 2026			

Les aides nationales (à la date d'arrêt du PDMS)

Modes	Dispositif	Objectifs	Aide	Date limite
Modes actifs / Voiture	Mobilités actives et partagées (EPCI, Associations)	Accompagner le changement de comportements vers le passage à l'action via un programme d'actions pour les collectivités, les employeurs et les établissements scolaires	Chargé de mission : 30 k€ / an / ETPT + 3k€ max d'équipements Com. / animation / formation : 50 % d'aide (montant max de 20 k€ / an)	8 ^{ème} projet pas encore défini à date
	Plan de circulation pour la transition écologique (EPCI /Communes)	Modifier le partage de l'espace public et faire davantage de plateaux autres usages (marche, vélo...), diminuer le trafic automobile de transit, améliorer le cadre de vie des habitants	<ul style="list-style-type: none"> Taux d'aide : 70 % Montant maximum d'un projet : 100 k€ 	Pas de certitudes de reconduction en 2025
	Verdissement des flottes (collectivités, entreprises)	Pousser les entreprises et les collectivités françaises à électrifier leur parc automobile et cyclable : <ul style="list-style-type: none"> Prime à la conversion pour les entreprises (1) Bonus écologique pour les entreprises (2) Bonus vélo (3) 	Des primes et bonus dépendant du type de véhicule : <ul style="list-style-type: none"> (1) : jusqu'à 4 k€ / véhicule (2) : jusqu'à 3 k€ / véhicule (3) : jusqu'à 1,5 k€ / vélo 	Prime et bonus depuis le 14/02/2024
	Programme Advenir (CEE) pour les collectivités et les entreprises	Prime pour l'installation des infrastructures collectives et des bornes de recharge.	Jusqu'à 30 % du montant de fournitures, matériels et de travaux dans la limite de 9 k€ / point de recharge (1 k€ pour les VAE) + 300 € pour les bornes à la demande	Fin 2025
Modes actifs / Voiture / TC	Ville apaisée, quartiers à vivre (EPCI, Communes)	Inciter les collectivités développer la qualité de vie et l'attractivité des quartiers dans un contexte de changement climatique (programme d'actions couvrant les 10 engagements du manifeste)	<ul style="list-style-type: none"> Chargé de mission : 30 k€ / an / ETPT + 3k€ max d'équipements Com. / animation / formation : 50 % d'aide (montant max de 20 k€ / an) 	Pas de certitudes de reconduction en 2025
Voiture	Fonds Vert « Développement du covoiturage » pour les collectivités	Schéma covoiturage, études pré-opérationnelles, travaux d'aires de covoiturage ou de voies réservées, réalisation de lignes de covoiturage ou d'auto-stop organisé, animation, communication, campagnes d'incitations financières à la pratique.	Montant de l'aide attribuée selon le préfet de département : entre 20 et 50 % du coût du projet	Dispositif reconduit jusqu'en 2027

Les aides nationales (à la date d'arrêt du PDMS)

Modes	Dispositif	Objectifs	Aide	Date limite
Marche	Le programme « ID-marche » / Marche du quotidien	Accompagner les politiques publiques locales en faveur de la marche et diffuser les bonnes pratiques. Etudes, aménagements, actions d'animation et de communication.	<ul style="list-style-type: none"> Taux d'aide : 50 % Montant d'aide maximal : 89 k€ Montant minimum du projet : 30 k€ 	Pas de certitudes de reconduction en 2025
Vélo	Le fonds mobilités actives (collectivités)	Finance des projets d'aménagements cyclables en site propre ainsi que des programmes de maillage : <ul style="list-style-type: none"> AAP « Aménagement cyclable » AAP « territoires cyclables » 	<ul style="list-style-type: none"> Montant de subvention : >100 k€, taux d'aide entre 15 et 60 % selon les cas 	AAP réguliers jusqu'en 2027
	Fonds Vert « Soutenir les aménagements cyclables »	Les subventions seront attribuées aux projets qui suppriment une discontinuité cyclable ou réalisent un itinéraire continu et sécurisé (de moins de 15 km).	<ul style="list-style-type: none"> Taux d'aide : 25 % maximum 	15 décembre 2025
	AVELO 3 (CEE) pour les collectivités	Financement d'études liées au vélo (1), de services vélo (2), d'actions d'animation et de promotion de politiques cyclables (3) ainsi que le financement de postes de chargé de mission vélo (4).	<ul style="list-style-type: none"> Montant maximum par thématique : 100 k€ Montant minimum d'un projet : 20 k € Montant par agent ETPT : 29 k € Taux d'aide : 50 % 	Pas de certitudes de reconduction en 2025
	Alvéole + (CEE) portée par la FUB (collectivités, écoles, entreprises...)	Prime pour l'installation de stationnement vélos sur l'espace public, dans les établissements scolaires et les pôles d'échange multimodaux ainsi que d'actions de sensibilisation	40 % de l'investissement hors taxe (50 % en ZFE), avec un montant maximal par type d'abri et par place	11 juillet 2025
	Génération vélo (CEE) pour les collectivités	Programme de financement pour soutenir le déploiement du Savoir Rouler à Vélo (formation par des intervenants pour permettre aux enfants de 6-11 ans d'apprendre à se déplacer à vélo	Les interventions réalisées dans le cadre du SRAV peuvent bénéficier d'un financement à hauteur de 50 % par Génération Vélo	Fin 2025
	Objectif Employeur Pro-Vélo (FUB) / CEE	Accompagnement des employeurs privés, publics et associatifs dans la promotion du vélo pour les déplacements domicile-travail et professionnels	Pour les employeurs : cofinancement de 40 à 60 % d'équipements et services (« remise en selle »...)	Pas de certitudes de reconduction en 2025

Les aides nationales (à la date d'arrêt du PDMS)

Modes	Dispositif	Objectifs	Aide	Date limite
Vélo	Mon vélo de A à Z (AMI) portée par la FUB / CEE (prescripteurs sociaux)	Accompagner de « A à Z » des personnes précaires vers la mobilité à vélo et ancrer durablement une expertise autour des politiques de marche et de vélos pour les prescripteurs d'aide sociale (CCAS, mission locale, associations...)	Forfait de lancement : 5 k€ (1 ^o année) Part fixe : 35,5 k€ / an Part variable : 100 € / personne	2026
	Académie des Mobilités Actives (ADMA) de la FUB / CEE	Accroître et diffuser l'expertise autour des politiques marche et vélo (formation, ateliers pédagogiques)	Formations prises en charges par le programme	Décembre 2026
	ColisActiv' (FUB) / CEE	Développer la livraison de colis à vélo sur les derniers kilomètres en réduisant les coûts techniques (rupture de charge, entrepôt urbain...) par rapport aux modes thermiques	Subvention versée durant 3 ans aux entreprises : 0,6 € de prime moyenne par colis	2025

Les aides locales (à la date d'arrêt du PDMS)

► La Région Grand Est

Modes	Dispositif	Objectifs	Aide	Date limite
TC	Soutien aux services de transport à la demande	Pour la mise en place d'un service public de transport à la demande (TAD) d'intérêt local et présentant également un intérêt régional (meilleure accessibilité aux centralités rurales et bourgs-centre, amélioration de l'intermodalité...) pour les AOM ne prélevant pas le Versement Mobilité.	<ul style="list-style-type: none"> Taux de base : 40% du déficit d'exploitation annuel, bonifié de 30% pour les EPCI rurale ou périurbaine Montant maximum : jusqu'à 40 k€ 	-
	Dispositif d'intervention régionale Intermodalité	Financement pour l'aménagement d'un point d'arrêt ferroviaire ou d'un point d'arrêt routier Fluo	<p>Pour les points d'arrêt ferroviaire</p> <ul style="list-style-type: none"> Taux maximal : 50 % du reste à charge Montant maximum selon la fréquentation annuelle de la gare : 110 k€ (si <7 300 voy/an), 220 k€ (si de 7 300 à 50 000 voy/an) <p>Pour les points d'arrêt routier</p> <ul style="list-style-type: none"> Taux maximal : 50 % Montant maximum : 10 k€ par point d'arrêt prioritaire définis au Sd'Ap et 7,5 k€ par point d'arrêt non prioritaire 	-
Vélo	Soutien à la réalisation des infrastructures cyclables et la mise en œuvre de services vélos pour la mobilité de demain	Soutient financièrement les AOM locales pour la réalisation : <ul style="list-style-type: none"> Des aménagements cyclables Des études préalables aux travaux (uniquement si associées à des travaux effectivement réalisés) Des services vélo (abris, arceaux, compteurs permanents, etc.) 	<ul style="list-style-type: none"> Taux de base : 25%, bonifié à : <ul style="list-style-type: none"> +10% pour les AOM rurales et +5% pour les AOM périurbaines +5 à 15 % selon le niveau de prise en compte de l'environnement +10% pour une liaison entre 2 AOM ou en résorption de discontinuité Montant maximum : 10€/habitant sur la période 2022-2028 	2028
	Structuration et la mise en tourisme des véloroutes et voies vertes	Financement pour des projets d'équipement, de jalonnement, d'amélioration de l'offre de services ou des conditions d'accueil des cyclotouristes sur les itinéraires inscrits au SN3V	<ul style="list-style-type: none"> Taux de base : 20% Montant maximum : jusqu'à 400 k€ pour les projets d'équipements cyclables et jusqu'à 50 k€ pour les services et l'amélioration de l'accueil 	-
	Itinéraires inscrits aux schémas national ou régional	Financement pour un itinéraire du SNV ou du schéma régional connecté au SNV	<ul style="list-style-type: none"> Taux de base : 40% Montant maximum : 140 k€/km 	-

Les aides locales (à la date d'arrêt du PDMS)

► Le Département de Meurthe-et-Moselle

Modes	Dispositif	Objectifs	Aide	Date limite
Tous modes	Appui aux Territoires 54	<p>Ce fonds multi-thématique est destiné à financer des projets d'investissement des collectivités locales. Une attention particulière est accordée aux projets qui concourent à la transition écologique :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Fonds spécifique aux mobilités douces à travers le Plan Vélo 54 - Fonds Appui aux communes pour les communes à vocation de centralité (au sens des SCoT) pour des opérations pouvant porter sur l'amélioration du cadre de vie et les espaces publics 	Selon les projets	2028
Vélo	Plan Vélo 54	<p>3 volets :</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Volet vélo au quotidien : financement des aménagements cyclable pour les territoires ayant un SDC ▪ Volet itinérance pour la V50 ▪ Volet loisirs : porte notamment sur les boucles autour de la voie bleue 	Pour le volet vélo au quotidien : aide à hauteur de 30%, sans plafond	2028



Contact ITEM Etudes & Conseil :

Geoffroy Brischoux

Chef de projet

Tél : 03 81 83 24 71 – 06 62 67 43 09

brischoux@item-conseil.fr

Matthieu Bordier

Chargé d'études

Tél : 03 81 83 24 71

bordier@item-conseil.fr

DEPARTEMENT DE MEURTHE-ET-MOSELLE

CANTON DE MEINE AU SAINTOIS

COMMUNE DE ROVILLE-DEVANT-BAYON**EXTRAIT DU REGISTRE DES DELIBERATOINS DU CONSEIL MUNICIPAL****Séance du 12 septembre 2025**

L'an deux mil vingt-cinq, le 12 septembre à 20 h30, le Conseil Municipal de la commune de ROVILLE-DEVANT-BAYON, étant assemblé en session ordinaire au lieu habituel des séances sous la présidence de Madame BRETON Clara, Maire.

Présents : GODEY Alain- LAHACHE Robert-CASTAGNOZZI Franco -GRECO Valérie- DUBOIS Gilles- SALGUEIRO Victor - BAUM Eric - FRANCOIS Stéphane - COLLET Florian

Excusés : THIRY William (procuration à Mme BRETON Clara)
COLLET Mickaël (procuration à Mme GRECO Valérie)

Conseillers en exercice : 12

date convocation : 02/09/2025

Conseillers présents : 10

date affichage : 15/09/2025

Nombre de votants : 12

Secrétaire de séance : Mr DUBOIS GILLES

Délibération 21/2025**Avis de la commune sur le dossier d'arrêt du Plan de Mobilité Simplifié et d'un Schéma Directeur Cyclable**

La Communauté de Communes du Pays du Saintois s'est engagée dans l'élaboration d'un Plan de Mobilité Simplifié (PdMS) et d'un Schéma Directeur Cyclable (SDC) depuis septembre 2023 en collaboration avec la Communauté de Communes du Pays de Colombey et du Sud Toulinois.

Le PdMS 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 vise à définir les ambitions de la CCPCST en matière de politique en faveur des transports en commun, des modes actifs et des modes de déplacements alternatifs à l'autosolisme. Ce plan de mobilité simplifié, incluant un schéma directeur cyclable a fait l'objet d'une large concertation avec les communes, les partenaires institutionnels, ainsi qu'avec les représentants du monde économique, les habitants du territoire les associations et les AOM limitrophes. Ainsi, plusieurs outils ont été mobilisés tout au long de l'étude : questionnaires, ateliers de co-construction et conférence des maires.

Le projet de Plan de Mobilité annexé à la présente délibération est composé du diagnostic, de la démarche de concertation mise en œuvre ainsi que des orientations stratégiques retenues dans le plan d'actions. Ainsi le programme d'actions du plan de mobilité s'articule autour de 7 enjeux stratégiques, déclinés en 18 actions opérationnelles :

Enjeu 1 : Développer l'offre de transports collectifs (routiers et ferrés) et l'intermodalité, actuellement inadaptées aux besoins et défaillante

1 -Porter auprès de la Région une amélioration de l'offre sur les lignes de car

2 -Etudier la faisabilité d'une offre de transport à la demande (TAD) pour permettre de répondre aux besoins essentiels de déplacements à l'échelle de la CC

3 -Suivre la réouverture et la desserte proposée sur la ligne 14, et aménager les haltes de Ceintrey et Vézelize en véritables PEM pour le territoire

Enjeu 2 : Améliorer la communication et l'information

4 -Créer un guide mobilité à l'échelle de la CC afin de rassembler et de faire connaître toutes les offres et services de mobilité

5 -Organiser des événements pour promouvoir les solutions alternatives de mobilité et encourager le changement de comportement

Enjeu 3 : Répondre au manque d'infrastructures vis-à-vis des modes actifs et la sécurisation de la pratique

6 -Développer un vrai maillage d'aménagements cyclables en mettant en œuvre les itinéraires prioritaires définis dans le SDC

7 -Développer un stationnement vélo adapté aux besoins

8 -Engager une étude de faisabilité d'un itinéraire cyclotouristique Est-Ouest permettant de faire le lien entre la Meuse à Vélo et La Voie Bleue (V50) traversant la CCPCST et la CCPS

9 -Développer le programme « savoir rouler à vélo » dans les écoles pour apprendre à circuler en toute autonomie

Enjeu 4 : Limiter l'autosolisme

10 -Démocratiser le covoiturage en favorisant et sécurisant la mise en relation des covoitureurs

11 -Mettre en place une ou des lignes de covoiturage avec des arrêts sécurisés en lien avec Moselle & Madon et le Grand Nancy

Enjeu 5 : Diversifier les services de mobilité

12 -Expérimenter la mise place de véhicules en autopartage avec ou sans permis

13 -Proposer un service de location moyenne/longue durée de VAE à destination des habitants

14 -Développer des services vélos en s'appuyant sur l'implantation d'une association locale d'usagers du vélo

Enjeu 6 : Réduire le coût de la mobilité pour l'utilisateur

15 -Développer des tarifs solidaires, forfaits familles, voire la gratuité des transports selon les usagers

16 -Développement une offre de location multimodale solidaire (VAE, 2RM, voiture, voiture sans permis...) à l'échelle du territoire

Enjeu 7 : Lutter contre l'isolement (social et géographique) et diminuer les besoins de déplacements

17 -Encourager et accompagner le développement d'un panel de services de proximité et/ou itinérants et/ou à distance pour limiter les besoins de déplacements et l'immobilisation subie

18 -Diversifier les services de mobilité solidaire et l'accompagnement des personnes à mobilité réduite (plateforme de mobilité solidaire type wimoov, garage et auto-école solidaire...).

À la suite de l'arrêt du Plan de mobilité simplifié, le document sera transmis aux personnes publiques mentionnées à l'article L1214-36-1 du code des transports pour avis dans un délai de 3 mois conformément au R1214-12 du code des transports.

Le Plan de mobilité simplifié et le schéma directeur cyclables seront ensuite mis à disposition du public.

Vu le Code Général des Collectivités Territoriales ;

Vu la loi n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 dite Loi d'Orientation des Mobilités

Vu l'article L1214-36-1 et R1214-12 du Code des Transports définissant les modalités d'élaboration du

Plan de Mobilité Simplifié ;

Vu la délibération du 05 octobre 2023 de la communauté de communes du Pays du Saintois prescrivant l'élaboration d'un Plan de mobilité simplifié comprenant un schéma directeur cyclable ;

Vu la délibération du 03 juillet 2025 de la communauté de communes du Pays du Saintois arrêtant le Plan de mobilité simplifié comprenant un schéma directeur cyclable ;

Le Conseil municipal après en avoir délibéré à l'unanimité propose de donner un avis défavorable au dossier de Plan de mobilité simplifié et de schéma directeur cyclable annexé à la présente délibération

Les remarques suivantes ont été formulées lors du débat au sein du conseil municipal :

Notre commune, située dans la vallée de la Moselle, ne se retrouve pas dans les priorités retenues par la Communauté de communes dans ce plan.

Les problématiques spécifiques de mobilité de notre territoire, notamment la création d'une piste cyclable entre Roville et Bayon, ne sont pas prises en compte dans les phases prioritaires ni dans les tracés envisagés dans le PdMS.

Ce projet de liaison cyclable, pourtant essentiel pour les déplacements doux entre nos deux communes, est totalement absent des calendriers et orientations stratégiques du plan.

Face à cette situation, et dans le souci de répondre aux besoins concrets de notre population, notre commune a donc décidé de porter ce projet indépendamment, en partenariat direct avec la commune de Bayon.

Pour toutes ces raisons, le Conseil Municipal considère que ce plan, dans sa forme actuelle, ne répond pas aux attentes ni aux besoins de notre territoire, et formule donc un avis défavorable.

Fait et clos les jour, mois et an susdits délibération certifiée exécutoire le 15/09/2025

Madame le Maire, Clara BRETON



25036

COMMUNE DE TANTONVILLE

1, place des Anciens Combattants
54116 TANTONVILLE
Mail : mairie-tantonville@wanadoo.fr
Tél : 03.83.52.46.74

Département :
MEURTHE & MOSELLE
Arrondissement : Nancy
Canton : Meine au Saintois

Conseillers en exercice : 14
Présents : 8
Votants : 11

Pour : 11
Contre : 0
Abstention : 0

L'an deux mille VINGT CINQ, le 20 du mois de septembre à 20h30, le CONSEIL MUNICIPAL s'est réuni après convocation en date du 12/09/2025, sous la présidence de M. François XEMAY, Maire.

Etaient présents (8) : Mme CLEMENT Stéphanie, M. DEFRAIN Nicolas, M. GERARD Olivier, M. JANNOT Jérôme, M. LANG Jean-Louis, Mme NOËLLE Marie-Hélène, M. QUENETTE Benoît et M. XEMAY François

Procuration (3) : M. BIRCHEN Raymond donne pouvoir à M. XEMAY François, M. GEANT Michel donne pouvoir à Mme CLEMENT Stéphanie et Mme VALDENNAIRE Véronique donne pouvoir à M. LANG Jean-Louis

Absent (3) : M. CHAFFIN Ludovic, Mme DREUMONT Natacha et Mme PENNEQUIN Nathalie

Secrétaire de séance : Mme CLEMENT Stéphanie

Président de séance : M. XEMAY François

DELIBERATION N° 25036 – PLAN DE MOBILITE DE LA COMMUNAUTE DE COMMUNES

La Communauté de Communes du Pays du Saintois s'est engagée dans l'élaboration d'un Plan de Mobilité Simplifié (PdMS) et d'un Schéma Directeur Cyclable (SDC) depuis septembre 2023 en collaboration avec la Communauté de Communes du Pays de Colombey et du Sud Toulinois.

Le PdMS 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 vise à définir les ambitions de la CCPCST en matière de politique en faveur des transports en commun, des modes actifs et des modes de déplacements alternatifs à l'autosolisme. Ce plan de mobilité simplifié, incluant un schéma directeur cyclable a fait l'objet d'une large concertation avec les communes, les partenaires institutionnels, ainsi qu'avec les représentants du monde économique, les habitants du territoire les associations et les AOM limitrophes. Ainsi, plusieurs outils ont été mobilisés tout au long de l'étude : questionnaires, ateliers de co-construction et conférence des maires.

Le projet de Plan de Mobilité annexé à la présente délibération est composé du diagnostic, de la démarche de concertation mise en œuvre ainsi que des orientations stratégiques retenues dans le plan d'actions.

Ainsi le programme d'actions du plan de mobilité s'articule autour de 7 enjeux stratégiques, déclinés en 18 actions opérationnelles :

Enjeu 1 : Développer l'offre de transports collectifs (routiers et ferrés) et l'intermodalité, actuellement inadaptées aux besoins et défaillante

- 1 -Porter auprès de la Région une amélioration de l'offre sur les lignes de car
- 2 -Etudier la faisabilité d'une offre de transport à la demande (TAD) pour permettre de répondre aux besoins essentiels de déplacements à l'échelle de la CC
- 3 -Suivre la réouverture et la desserte proposée sur la ligne 14, et aménager les haltes de Ceintrey et Vézelize en véritables PEM pour le territoire

Enjeu 2 : Améliorer la communication et l'information

- 4 -Créer un guide mobilité à l'échelle de la CC afin de rassembler et de faire connaître toutes les offres et services de mobilité
- 5 -Organiser des événements pour promouvoir les solutions alternatives de mobilité et encourager le changement de comportement

Enjeu 3 : Répondre au manque d'infrastructures vis-à-vis des modes actifs et la sécurisation de la pratique

- 6 -Développer un vrai maillage d'aménagements cyclables en mettant en œuvre les itinéraires prioritaires définis dans le SDC
- 7 -Développer un stationnement vélo adapté aux besoins
- 8 -Engager une étude de faisabilité d'un itinéraire cyclo touristique Est-Ouest permettant de faire le lien entre la Meuse à Vélo et La Voie Bleue (V50) traversant la CCPCST et la CCPS
- 9 -Développer le programme « savoir rouler à vélo » dans les écoles pour apprendre à circuler en toute autonomie

Enjeu 4 : Limiter l'autosolisme

- 10 -Démocratiser le covoiturage en favorisant et sécurisant la mise en relation des covoitureurs
- 11 -Mettre en place une ou des lignes de covoiturage avec des arrêts sécurisés en lien avec Moselle & Madon et le Grand Nancy

Enjeu 5 : Diversifier les services de mobilité

- 12 -Expérimenter la mise place de véhicules en autopartage avec ou sans permis
- 13 -Proposer un service de location moyenne/longue durée de VAE à destination des habitants
- 14 -Développer des services vélos en s'appuyant sur l'implantation d'une association locale d'usagers du vélo

Enjeu 6 : Réduire le coût de la mobilité pour l'utilisateur

- 15 -Développer des tarifs solidaires, forfaits familles, voire la gratuité des transports selon les usagers
- 16 -Développement une offre de location multimodale solidaire (VAE, 2RM, voiture, voiture sans permis...) à l'échelle du territoire

Enjeu 7 : Lutter contre l'isolement (social et géographique) et diminuer les besoins de déplacements

- 17 -Encourager et accompagner le développement d'un panel de services de proximité et/ou itinérants et/ou à distance pour limiter les besoins de déplacements et l'immobilisation subie
- 18 -Diversifier les services de mobilité solidaire et l'accompagnement des personnes à mobilité réduite (plateforme de mobilité solidaire type wimooov, garage et auto-école solidaire...).

À la suite de l'arrêt du Plan de mobilité simplifié, le document sera transmis aux personnes publiques mentionnées à l'article L1214-36-1 du code des transports pour avis dans un délai de 3 mois conformément au R1214-12 du code des transports.

Le Plan de mobilité simplifié et le schéma directeur cyclables seront ensuite mis à disposition du public.

Vu le Code Général des Collectivités Territoriales ;

Vu la loi n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 dite Loi d'Orientation des Mobilités

Vu l'article L1214-36-1 et R1214-12 du Code des Transports définissant les modalités d'élaboration du Plan de Mobilité Simplifié ;

Vu la délibération du 05 octobre 2023 de la communauté de communes du Pays du Saintois prescrivant l'élaboration d'un Plan de mobilité simplifié comprenant un schéma directeur cyclable ;

Vu la délibération du 03 juillet 2025 de la communauté de communes du Pays du Saintois arrêtant le Plan de mobilité simplifié comprenant un schéma directeur cyclable ;

Après en avoir délibéré, le Maire propose de donner un avis favorable au dossier de Plan de mobilité simplifié et de schéma directeur cyclable annexé à la présente délibération

Ainsi délibéré les jours, mois et an que dessus.

Pour extrait certifié conforme.

Le Maire, XEMAY François



2025-22

République Française
Département de Meurthe et Moselle
Commune de Vaudémont

Extrait du Registre des Délibérations de la Commune de VAUDÉMONT

Séance du 21 Octobre 2025 à 19h

L'an deux mil vingt-cinq, le 21 octobre 2025 à 19h, le Conseil Municipal de la Commune de Vaudémont, régulièrement convoqué, s'est réuni au nombre prescrit par la loi, en session ordinaire, au lieu habituel de ses séances, sous la présidence de Rémi PEREAUX, Maire.

Nombre de Conseillers

En exercice : 5
Présents : 4
Pouvoir : 0
Votants : 4

Etaient présents : Aude BLET- CHARAUDEAU, Jean-Baptiste MOTSCH, Sébastien MARGUIER, Rémi PEREAUX.

Etai(en)t absent(s) excusé(s) :

Etai(en)t absent(s): Christine REUTER

Convocation : 15/10/2025

Affichage : 15/10/2025

Secrétaire de séance : Aude BLET- CHARAUDEAU

Objet de la délibération

Plan de Mobilité Simplifié de la Communauté de Communes du pays du Saintois

La Communauté de Communes du Pays du Saintois s'est engagée dans l'élaboration d'un Plan de Mobilité Simplifié (PdMS) et d'un Schéma Directeur Cyclable (SDC) depuis septembre 2023 en collaboration avec la Communauté de Communes du Pays de Colombey et du Sud Toulinois.

Le PdMS 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 vise à définir les ambitions de la CCPCST en matière de politique en faveur des transports en commun, des modes actifs et des modes de déplacements alternatifs à l'autosolisme. Ce plan de mobilité simplifié, incluant un schéma directeur cyclable a fait l'objet d'une large concertation avec les communes, les partenaires institutionnels, ainsi qu'avec les représentants du monde économique, les habitants du territoire les associations et les AOM limitrophes. Ainsi, plusieurs outils ont été mobilisés tout au long de l'étude : questionnaires, ateliers de co-construction et conférence des maires.

Le projet de Plan de Mobilité annexé à la présente délibération est composé du diagnostic, de la démarche de concertation mise en œuvre ainsi que des orientations stratégiques retenues dans le plan d'actions. Ainsi le programme d'actions du plan de mobilité s'articule autour de 7 enjeux stratégiques, déclinés en 18 actions opérationnelles :

Enjeu 1 : Développer l'offre de transports collectifs (routiers et ferrés) et l'intermodalité, actuellement inadaptées aux besoins et défaillante

1 -Porter auprès de la Région une amélioration de l'offre sur les lignes de car

2 -Etudier la faisabilité d'une offre de transport à la demande (TAD) pour permettre de répondre aux besoins essentiels de déplacements à l'échelle de la CC

3 -Suivre la réouverture et la desserte proposée sur la ligne 14, et aménager les haltes de Ceintrey et Vézelize en véritables PEM pour le territoire

1. **Enjeu 2 : Améliorer la communication et l'information**

4 -Créer un guide mobilité à l'échelle de la CC afin de rassembler et de faire connaître toutes les offres et services de mobilité

5 -Organiser des événements pour promouvoir les solutions alternatives de mobilité et encourager le changement de comportement

1. **Enjeu 3 : Répondre au manque d'infrastructures vis-à-vis des modes actifs et la sécurisation de la pratique**

6 -Développer un vrai maillage d'aménagements cyclables en mettant en œuvre les itinéraires prioritaires définis dans le SDC

7 -Développer un stationnement vélo adapté aux besoins

8 -Engager une étude de faisabilité d'un itinéraire cyclotouristique Est-Ouest permettant de faire le lien entre la Meuse à Vélo et La Voie Bleue (V50) traversant la CCPCST et la CCPS

9 -Développer le programme « savoir rouler à vélo » dans les écoles pour apprendre à circuler en toute autonomie

1. **Enjeu 4 : Limiter l'autosolisme**

10 -Démocratiser le covoiturage en favorisant et sécurisant la mise en relation des covoitureurs

11 -Mettre en place une ou des lignes de covoiturage avec des arrêts sécurisés en lien avec Moselle & Madon et le Grand Nancy

1. **Enjeu 5 : Diversifier les services de mobilité**

12 -Expérimenter la mise place de véhicules en autopartage avec ou sans permis

13 -Proposer un service de location moyenne/longue durée de VAE à destination des habitants

14 -Développer des services vélos en s'appuyant sur l'implantation d'une association locale d'usagers du vélo

1. **Enjeu 6 : Réduire le coût de la mobilité pour l'utilisateur**

15 -Développer des tarifs solidaires, forfaits familles, voire la gratuité des transports selon les usagers

16 -Développement une offre de location multimodale solidaire (VAE, 2RM, voiture, voiture sans permis...) à l'échelle du territoire

1. **Enjeu 7 : Lutter contre l'isolement (social et géographique) et diminuer les besoins de déplacements**

17 -Encourager et accompagner le développement d'un panel de services de proximité et/ou itinérants et/ou à distance pour limiter les besoins de déplacements et l'immobilisation subie

18 -Diversifier les services de mobilité solidaire et l'accompagnement des personnes à mobilité réduite (plateforme de mobilité solidaire type wimoov, garage et auto-école solidaire...).

À la suite de l'arrêt du Plan de mobilité simplifié, le document sera transmis aux personnes publiques mentionnées à l'article L1214-36-1 du code des transports pour avis dans un délai de 3 mois conformément au R1214-12 du code des transports.

Le Plan de mobilité simplifié et le schéma directeur cyclables seront ensuite mis à disposition du public.

Vu le Code Général des Collectivités Territoriales ;

Vu la loi n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 dite Loi d'Orientation des Mobilités

Vu l'article L1214-36-1 et R1214-12 du Code des Transports définissant les modalités d'élaboration du

Plan de Mobilité Simplifié ;

Vu la délibération du 05 octobre 2023 de la communauté de communes du Pays du Saintois prescrivant l'élaboration d'un Plan de mobilité simplifié comprenant un schéma directeur cyclable ;

Vu la délibération du 03 juillet 2025 de la communauté de communes du Pays du Saintois arrêtant le Plan de mobilité simplifié comprenant un schéma directeur cyclable ;

Après en avoir délibéré, le Maire propose de donner un avis favorable au dossier de Plan de mobilité simplifié et de schéma directeur cyclable annexé à la présente délibération

Les remarques suivantes ont été formulées lors du débat au sein du conseil municipal :

Aucune remarque n'est proposée

Fait et délibéré, les jours, mois et an susdits

Pour extrait conforme

Le Maire,

Rémi PEREAUX



Acte rendu exécutoire après affichage et transmission en préfecture.

République Française

Département de la Meurthe-et-Moselle

DELIBERATION
CONSEIL MUNICIPAL
Commune de Vaudigny

SEANCE DU 23 SEPTEMBRE 2025

Nombre de Membres		
Membres en exercice	Présents	Votants
6	6	6

Date de convocation
12 septembre 2025

L'an deux mille vingt-cinq, le vingt-trois septembre à dix-huit heures quarante-cinq, le Conseil municipal, régulièrement convoqué, s'est réuni au nombre prescrit par la loi, en Conseil municipal, qui a eu lieu à la mairie, sous la présidence de **François TOUSSAINT-NOVIANT**, Maire.

Présents : **DUVOID Stella, HUSSON Gabriel, LOUIS Antony, MASSCHELEIN Philippe, TOUSSAINT-NOVIANT François, TOUSSAINT-NOVIANT Philippe.**

Absents : .

Représentés : .

Madame DUVOID Stella a été nommée secrétaire de séance.

Objet : Délibération sur l'arrêté PDMS (Plan Mobilité Simplifié) de la communauté de communes du pays du saintois
N° de délibération : D2025_21

Conseillers présents	Suffrages exprimés avec pouvoir	Pour	Contre	Abstention	Non participant
6	0	6	0	0	0

La Communauté de Communes du Pays du Saintois s'est engagée dans l'élaboration d'un Plan de Mobilité Simplifié (PdMS) et d'un Schéma Directeur Cyclable (SDC) depuis septembre 2023 en collaboration avec la Communauté de Communes du Pays de Colombey et du Sud Toulinois.

Le PdMS 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 vise à définir les ambitions de la CCPCST en matière de politique en faveur des transports en commun, des modes actifs et des modes de déplacements alternatifs à l'autosolisme Ce plan de mobilité simplifié, incluant un schéma directeur cyclable a fait l'objet d'une large concertation avec les communes, les partenaires institutionnels, ainsi qu'avec les représentants du monde économique, les habitants du territoire les associations et les AOM limitrophes. Ainsi, plusieurs outils ont été mobilisés tout au long de l'étude : questionnaires, ateliers de co-construction et conférence des maires.

Le projet de Plan de Mobilité annexé à la présente délibération est composé du diagnostic, de la démarche de concertation mise en œuvre ainsi que des orientations stratégiques retenues dans le plan d'actions. Ainsi le programme d'actions du plan de mobilité s'articule autour de 7 enjeux stratégiques, déclinés en 18 actions opérationnelles :

Enjeu 1 : Développer l'offre de transports collectifs (routiers et ferrés) et l'intermodalité, actuellement inadaptées aux besoins et défaillante

- 1 -Porter auprès de la Région une amélioration de l'offre sur les lignes de car
- 2 -Etudier la faisabilité d'une offre de transport à la demande (TAD) pour permettre de répondre aux besoins essentiels de déplacements à l'échelle de la CC
- 3 -Suivre la réouverture et la desserte proposée sur la ligne 14, et aménager les haltes de Ceintrey et Vézelize en véritables PEM pour le territoire

1. **Enjeu 2 : Améliorer la communication et l'information**

- 4 -Créer un guide mobilité à l'échelle de la CC afin de rassembler et de faire connaître toutes les offres et services de mobilité
- 5 -Organiser des événements pour promouvoir les solutions alternatives de mobilité et encourager le changement de comportement

1. **Enjeu 3 : Répondre au manque d'infrastructures vis-à-vis des modes actifs et la sécurisation de la pratique**

- 6 -Développer un vrai maillage d'aménagements cyclables en mettant en œuvre les itinéraires prioritaires définis dans le SDC

- 7** -Développer un stationnement vélo adapté aux besoins
8 -Engager une étude de faisabilité d'un itinéraire cyclotouristique Est-Ouest permettant de faire le lien entre la Meuse à Vélo et La Voie Bleue (V50) traversant la CCPCST et la CCPS
9 -Développer le programme « savoir rouler à vélo » dans les écoles pour apprendre à circuler en toute autonomie

1. **Enjeu 4 : Limiter l'autosolisme**

- 10** -Démocratiser le covoiturage en favorisant et sécurisant la mise en relation des covoitureurs
11 -Mettre en place une ou des lignes de covoiturage avec des arrêts sécurisés en lien avec Moselle & Madon et le Grand Nancy

1. **Enjeu 5 : Diversifier les services de mobilité**

- 12** -Expérimenter la mise place de véhicules en autopartage avec ou sans permis
13 -Proposer un service de location moyenne/longue durée de VAE à destination des habitants
14 -Développer des services vélos en s'appuyant sur l'implantation d'une association locale d'usagers du vélo

1. **Enjeu 6 : Réduire le coût de la mobilité pour l'utilisateur**

- 15** -Développer des tarifs solidaires, forfaits familles, voire la gratuité des transports selon les usagers
16 -Développement une offre de location multimodale solidaire (VAE, 2RM, voiture, voiture sans permis...) à l'échelle du territoire

1. **Enjeu 7 : Lutter contre l'isolement (social et géographique) et diminuer les besoins de déplacements**

- 17** -Encourager et accompagner le développement d'un panel de services de proximité et/ou itinérants et/ou à distance pour limiter les besoins de déplacements et l'immobilisation subie
18 -Diversifier les services de mobilité solidaire et l'accompagnement des personnes à mobilité réduite (plateforme de mobilité solidaire type wimoov, garage et auto-école solidaire...).

À la suite de l'arrêt du Plan de mobilité simplifié, le document sera transmis aux personnes publiques mentionnées à l'article L1214-36-1 du code des transports pour avis dans un délai de 3 mois conformément au R1214-12 du code des transports. Le Plan de mobilité simplifié et le schéma directeur cyclables seront ensuite mis à disposition du public.

Vu le Code Général des Collectivités Territoriales ;
Vu la loi n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 dite Loi d'Orientation des Mobilités
Vu l'article L1214-36-1 et R1214-12 du Code des Transports définissant les modalités d'élaboration du Plan de Mobilité Simplifié ;
Vu la délibération du 05 octobre 2023 de la communauté de communes du Pays du Saintois prescrivant l'élaboration d'un Plan de mobilité simplifié comprenant un schéma directeur cyclable ;
Vu la délibération du 03 juillet 2025 de la communauté de communes du Pays du Saintois arrêtant le Plan de mobilité simplifié comprenant un schéma directeur cyclable ;

Après en avoir délibéré, le Maire propose de donner un avis favorable au dossier de Plan de mobilité simplifié et de schéma directeur cyclable annexé à la présente délibération

Aucunes remarques n'ont été formulées lors du débat au sein du conseil municipal.



François TOUSSAINT-NOVIANT

Fait et délibéré les jour, mois et an susdits.
2025.09.24 13:23:22 P.0000
Ref:9514422-14322135-10
Signature numérique
le Maire

François TOUSSAINT-NOVIANT,
Maire



EXTRAIT DU REGISTRE
DES DELIBERATIONS DE CONSEIL MUNICIPAL

Séance du Mercredi 10 septembre 2025

L'an deux mille vingt-Cinq, le mercredi dix septembre à dix-neuf heures, les membres du Conseil Municipal de la commune de VITREY, se sont réunis en lieu ordinaire de ses séances, après convocation légale, sous la présidence de Madame Mireille MALGLAIVE, le Maire.

Présents : Mesdames Sophie COLSON-COUPAYE (arrivée à 19h40), Émilie OLIVIER et Magali RAFFIN, Messieurs Didier LAMBINET, Pierre GIRARD, Pierre-Jean BAGARD et Denis DEBRUN

Absente avec pouvoir : Madame Pauline JABBOUR donnant pouvoir à Mireille MALGLAIVE

Absent excusé : Arnaud SIMONIN

Absent non excusé : Jean-Noël BONTEMPS

Monsieur Didier LAMBINET a été désigné comme secrétaire de séance.

19-2025 - Point 3 - ACTES n°8.4 - Arrêt du Plan de Mobilité Simplifié de la
Communauté de Communes du Pays du Saintois

La Communauté de Communes du Pays du Saintois s'est engagée dans l'élaboration d'un Plan de Mobilité Simplifié (PdMS) et d'un Schéma Directeur Cyclable (SDC) depuis septembre 2023 en collaboration avec la Communauté de Communes du Pays de Colombey et du Sud Toulais.

Le PdMS 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 vise à définir les ambitions de la CCPCST en matière de politique en faveur des transports en commun, des modes actifs et des modes de déplacements alternatifs à l'autosolisme. Ce plan de mobilité simplifié, incluant un schéma directeur cyclable a fait l'objet d'une large concertation avec les communes, les partenaires institutionnels, ainsi qu'avec les représentants du monde économique, les habitants du territoire les associations et les AOM limitrophes. Ainsi, plusieurs outils ont été mobilisés tout au long de l'étude : questionnaires, ateliers de co-construction et conférence des maires.

Le projet de Plan de Mobilité annexé à la présente délibération est composé du diagnostic, de la démarche de concertation mise en œuvre ainsi que des orientations stratégiques retenues dans le plan d'actions. Ainsi le programme d'actions du plan de mobilité s'articule autour de 7 enjeux stratégiques, déclinés en 18 actions opérationnelles :

Enjeu 1 : Développer l'offre de transports collectifs (routiers et ferrés) et l'intermodalité, actuellement inadaptées aux besoins et défaillante

1 -Porter auprès de la Région une amélioration de l'offre sur les lignes de car

2 -Étudier la faisabilité d'une offre de transport à la demande (TAD) pour permettre de répondre aux besoins essentiels de déplacements à l'échelle de la CC

3 -Suivre la réouverture et la desserte proposée sur la ligne 14, et aménager les haltes de Ceintrey et Vézelize en véritables PEM pour le territoire

Enjeu 2 : Améliorer la communication et l'information

4 -Créer un guide mobilité à l'échelle de la CC afin de rassembler et de faire connaître toutes les offres et services de mobilité

5 -Organiser des événements pour promouvoir les solutions alternatives de mobilité et encourager le changement de comportement

Enjeu 3 : Répondre au manque d'infrastructures vis-à-vis des modes actifs et la sécurisation de la pratique

6 -Développer un vrai maillage d'aménagements cyclables en mettant en œuvre les itinéraires prioritaires définis dans le SDC

7 -Développer un stationnement vélo adapté aux besoins

8 -Engager une étude de faisabilité d'un itinéraire cyclo touristique Est-Ouest permettant de faire le lien entre la Meuse à Vélo et La Voie Bleue (V50) traversant la CCPCST et la CCPS

9 -Développer le programme « savoir rouler à vélo » dans les écoles pour apprendre à circuler en toute autonomie

Enjeu 4 : Limiter l'autosolisme

10 -Démocratiser le covoiturage en favorisant et sécurisant la mise en relation des covoitureurs

11 -Mettre en place une ou des lignes de covoiturage avec des arrêts sécurisés en lien avec Moselle & Madon et le Grand Nancy

Enjeu 5 : Diversifier les services de mobilité

12 -Expérimenter la mise place de véhicules en autopartage avec ou sans permis

13 -Proposer un service de location moyenne/longue durée de VAE à destination des habitants

14 -Développer des services vélos en s'appuyant sur l'implantation d'une association locale d'usagers du vélo

Enjeu 6 : Réduire le coût de la mobilité pour l'utilisateur

15 -Développer des tarifs solidaires, forfaits familles, voire la gratuité des transports selon les usagers

16 -Développement une offre de location multimodale solidaire (VAE, 2RM, voiture, voiture sans permis...) à l'échelle du territoire

Enjeu 7 : Lutter contre l'isolement (social et géographique) et diminuer les besoins de déplacements

17 -Encourager et accompagner le développement d'un panel de services de proximité et/ou itinérants et/ou à distance pour limiter les besoins de déplacements et l'immobilisation subie

18 -Diversifier les services de mobilité solidaire et l'accompagnement des personnes à mobilité réduite (plateforme de mobilité solidaire type wimoov, garage et auto-école solidaire...).

À la suite de l'arrêt du Plan de mobilité simplifié, le document sera transmis aux personnes publiques mentionnées à l'article L1214-36-1 du code des transports pour avis dans un délai de 3 mois conformément au R1214-12 du code des transports.

Le Plan de mobilité simplifié et le schéma directeur cyclables seront ensuite mis à disposition du public.

Vu le Code Général des Collectivités Territoriales ;

Vu la loi n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 dite Loi d'Orientation des Mobilités

Vu l'article L1214-36-1 et R1214-12 du Code des Transports définissant les modalités d'élaboration du Plan de Mobilité Simplifié ;

Vu la délibération du 05 octobre 2023 de la communauté de communes du Pays du Saintois prescrivant l'élaboration d'un Plan de mobilité simplifié comprenant un schéma directeur cyclable ;

Vu la délibération du 03 juillet 2025 de la communauté de communes du Pays du Saintois arrêtant le Plan de mobilité simplifié comprenant un schéma directeur cyclable ;

Après en avoir délibéré, à l'unanimité, le Maire propose de donner un avis favorable au dossier de Plan de mobilité simplifié et de schéma directeur cyclable annexé à la présente délibération

Les remarques suivantes ont été formulées lors du débat au sein du conseil municipal :

[Aucune remarque]

Fait et délibéré, le 10 septembre 2025

Ont signé au registre des délibérations
tous les Conseillers présents

Pour extrait certifié conforme et exécutoire,

Le Maire, Mireille MALGLAIVE



DELIBERATION DU CONSEIL MUNICIPAL

Séance du 26/09/2025

Nombre de membres		
Afférents	Présents	Qui ont pris part au vote
8	5	7

Vote
A l'unanimité
Pour : 7 Contre : 0 Abstention : 0

L'an 2025, le 26 Septembre à 19:30, le Conseil Municipal s'est réuni à la Salle communale de Vroncourt, lieu ordinaire de ses séances, sous la présidence de Monsieur LARUE FLORIAN, Maire, en session ordinaire. La convocation et l'ordre du jour ont été affichés au panneau d'affichage le 18/09/2025.

Présents : M. LARUE FLORIAN, Maire, Mmes : GERVAISE SOPHIE, MERNY VERONIQUE, NOEL Nadia, M. HURIET DOMINIQUE

Excusé(s) ayant donné procuration : Mme MOUBARAK Annelise à Mme NOEL Nadia, M. CHARDIN Damien à Mme GERVAISE SOPHIE

Absent(s) : M. MIRHIS Hamid

Acte rendu exécutoire après dépôt

en PREFECTURE

Le :

Et

Publication ou notification du :

A été nommée secrétaire : Mme NOEL Nadia

Objet : 2025-28 – CCPS : Plan de Mobilité Simplifié (PDMS) et sa déclinaison en Schéma Directeur Cyclable

Nomenclature : 5 Institutions et vie publique - 5.7 intercommunalité

La Communauté de Communes du Pays du Saintois s'est engagée dans l'élaboration d'un Plan de Mobilité Simplifié (PdMS) et d'un Schéma Directeur Cyclable (SDC) depuis septembre 2023 en collaboration avec la Communauté de Communes du Pays de Colombey et du Sud Toulinois.

Le PdMS 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 vise à définir les ambitions de la CCPCST en matière de politique en faveur des transports en commun, des modes actifs et des modes de déplacements alternatifs à l'autosolisme. Ce plan de mobilité simplifié, incluant un schéma directeur cyclable a fait l'objet d'une large concertation avec les communes, les partenaires institutionnels, ainsi qu'avec les représentants du monde économique, les habitants du territoire les associations et les AOM limitrophes. Ainsi, plusieurs outils ont été mobilisés tout au long de l'étude : questionnaires, ateliers de co-construction et conférence des maires.

Le projet de Plan de Mobilité annexé à la présente délibération est composé du diagnostic, de la démarche de concertation mise en œuvre ainsi que des orientations stratégiques retenues dans le plan d'actions. Ainsi le programme d'actions du plan de mobilité s'articule autour de 7 enjeux stratégiques, déclinés en 18 actions opérationnelles :

Enjeu 1 : Développer l'offre de transports collectifs (routiers et ferrés) et l'intermodalité, actuellement inadaptes aux besoins et défaillante

- 1 -Porter auprès de la Région une amélioration de l'offre sur les lignes de car
- 2 -Etudier la faisabilité d'une offre de transport à la demande (TAD) pour permettre de répondre aux besoins essentiels de déplacements à l'échelle de la CC
- 3 -Suivre la réouverture et la desserte proposée sur la ligne 14, et aménager les haltes de Ceintrey et Vézelize en véritables PEM pour le territoire
 - 1 Enjeu 2 : Améliorer la communication et l'information
- 4 -Créer un guide mobilité à l'échelle de la CC afin de rassembler et de faire connaître toutes les offres et services de mobilité
- 5 -Organiser des événements pour promouvoir les solutions alternatives de mobilité et encourager le changement de comportement
 - 1 Enjeu 3 : Répondre au manque d'infrastructures vis-à-vis des modes actifs et la sécurisation de la pratique
- 6 -Développer un vrai maillage d'aménagements cyclables en mettant en œuvre les itinéraires prioritaires définis dans le SDC
- 7 -Développer un stationnement vélo adapté aux besoins
- 8 -Engager une étude de faisabilité d'un itinéraire cyclotouristique Est-Ouest permettant de faire le lien entre la Meuse à Vélo et La Voie Bleue (V50) traversant la CCPCST et la CCPS
- 9 -Développer le programme « savoir rouler à vélo » dans les écoles pour apprendre à circuler en toute autonomie
 - 1 Enjeu 4 : Limiter l'autosolisme
- 10 -Démocratiser le covoiturage en favorisant et sécurisant la mise en relation des covoitureurs
- 11 -Mettre en place une ou des lignes de covoiturage avec des arrêts sécurisés en lien avec Moselle & Madon et le Grand Nancy
 - 1 Enjeu 5 : Diversifier les services de mobilité
- 12 -Expérimenter la mise place de véhicules en autopartage avec ou sans permis
- 13 -Proposer un service de location moyenne/longue durée de VAE à destination des habitants
- 14 -Développer des services vélos en s'appuyant sur l'implantation d'une association locale d'usagers du vélo
 - 1 Enjeu 6 : Réduire le coût de la mobilité pour l'utilisateur
- 15 -Développer des tarifs solidaires, forfaits familles, voire la gratuité des transports selon les usagers
- 16 -Développement une offre de location multimodale solidaire (VAE, 2RM, voiture, voiture sans permis...) à l'échelle du territoire
 - 1 Enjeu 7 : Lutter contre l'isolement (social et géographique) et diminuer les besoins de déplacements

17 -Encourager et accompagner le développement d'un panel de services de proximité et/ou itinérants et/ou à distance pour limiter les besoins de déplacements et l'immobilisation subie

18 -Diversifier les services de mobilité solidaire et l'accompagnement des personnes à mobilité réduite (plateforme de mobilité solidaire type wimoov, garage et auto-école solidaire...).

À la suite de l'arrêt du Plan de mobilité simplifié, le document sera transmis aux personnes publiques mentionnées à l'article L1214-36-1 du code des transports pour avis dans un délai de 3 mois conformément au R1214-12 du code des transports.

Le Plan de mobilité simplifié et le schéma directeur cyclables seront ensuite mis à disposition du public.

Vu le Code Général des Collectivités Territoriales ;

Vu la loi n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 dite Loi d'Orientation des Mobilités

Vu l'article L1214-36-1 et R1214-12 du Code des Transports définissant les modalités d'élaboration du

Plan de Mobilité Simplifié ;

Vu la délibération du 05 octobre 2023 de la communauté de communes du Pays du Saintois prescrivant l'élaboration d'un Plan de mobilité simplifié comprenant un schéma directeur cyclable ;

Vu la délibération du 03 juillet 2025 de la communauté de communes du Pays du Saintois arrêtant le Plan de mobilité simplifié comprenant un schéma directeur cyclable ;

Après en avoir délibéré, le Maire propose de donner un avis favorable au dossier de Plan de mobilité simplifié et de schéma directeur cyclable annexé à la présente délibération

Les remarques suivantes ont été formulées lors du débat au sein du conseil municipal : *Neant*

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

Pour copie conforme :
En mairie, le 30/09/2025
Le Maire
Florian LARUE



DEPARTEMENT
MEURTHE ET MOSELLE
ARRONDISSEMENT
NANCY
CANTON
Meine au Saintois

NOMBRE

De Conseillers en exercice	10
De Présents	10
De Votants	10

OBJET

17/25

**Plan de Mobilité Simplifié (PdMS) et
d'un Schéma Directeur Cyclable
(SDC) de la Communauté de
communes du Pays du Saintois**

Le Maire Certifie que le compte-rendu de cette
délibération a été affiché à la porte de la Mairie le 1 aout
2025

et que la convocation du Conseil avait été faite le 21
juillet 2025

Certifié exécutoire la présente délibération transmise à
la Préfecture le 1 aout 2025



La Communauté de Communes du Pays du Saintois s'est engagée dans l'élaboration d'un Plan de Mobilité Simplifié (PdMS) et d'un Schéma Directeur Cyclable (SDC) depuis septembre 2023 en collaboration avec la Communauté de Communes du Pays de Colombey et du Sud Toulousis.

Le PdMS 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 vise à définir les ambitions de la CCPCST en matière de politique en faveur des transports en commun, des modes actifs et des modes de déplacements alternatifs à l'autosolisme. Ce plan de mobilité simplifié, incluant un schéma directeur cyclable a fait l'objet d'une large concertation avec les communes, les partenaires institutionnels, ainsi qu'avec les représentants du monde économique, les habitants du territoire les associations et les AOM limitrophes. Ainsi, plusieurs outils ont été mobilisés tout au long de l'étude : questionnaires, ateliers de co-construction et conférence des maires.

Le projet de Plan de Mobilité annexé à la présente délibération est composé du diagnostic, de la démarche de concertation mise en œuvre ainsi que des orientations stratégiques retenues dans le plan d'actions. Ainsi le programme d'actions du plan de mobilité s'articule autour de 7 enjeux stratégiques, déclinés en 18 actions opérationnelles :

Enjeu 1 : Développer l'offre de transports collectifs (routiers et ferrés) et l'intermodalité, actuellement inadaptées aux besoins et défaillante

- 1 -Porter auprès de la Région une amélioration de l'offre sur les lignes de car
- 2 -Etudier la faisabilité d'une offre de transport à la demande (TAD) pour permettre de répondre aux besoins essentiels de déplacements à l'échelle de la CC
- 3 -Suivre la réouverture et la desserte proposée sur la ligne 14, et aménager les haltes de Ceintrey et Vézelize en véritables PEM pour le territoire

Enjeu 2 : Améliorer la communication et l'information

- 4 -Créer un guide mobilité à l'échelle de la CC afin de rassembler et de faire connaître toutes les offres et services de mobilité
- 5 -Organiser des événements pour promouvoir les solutions alternatives de mobilité et encourager le changement de comportement

COMMUNE DE HOUSSEVILLE

EXTRAIT DE PROCES VERBAL DES DELIBERATIONS

DU CONSEIL MUNICIPAL

Du 30 juillet 2025

L'an deux mil vingt-cinq le trente juillet

Le Conseil Municipal de la commune de HOUSSEVILLE étant assemblé en session ordinaire, au lieu habituel de ses séances après convocation légale, sous la présidence de **Mme PERNOT-TRÉVILLOT Geneviève**, Maire

Etaient présents : **MM. COQ Fabrice, COLLARD Thierry, HUIN Florent, JACQUEMIN Thomas, MAIRESSE Sébastien, MAIRESSE Yves, MARIN Louis, RUIZ Jésus, VIBRAC Nelly**

Etaient absents excusés :

Il a été procédé conformément à l'article L.121.14 du Code des Communes, à l'élection **d'une secrétaire** pris dans le sein du Conseil ; Mme VIBRAC Nelly ayant obtenu la majorité des suffrages, a été désignée pour remplir ces fonctions qu'elle a acceptées.

Enjeu 3 : Répondre au manque d'infrastructures vis-à-vis des modes actifs et la sécurisation de la pratique

- 6 -Développer un vrai maillage d'aménagements cyclables en mettant en œuvre les itinéraires prioritaires définis dans le SDC
- 7 -Développer un stationnement vélo adapté aux besoins
- 8 -Engager une étude de faisabilité d'un itinéraire cyclotouristique Est-Ouest permettant de faire le lien entre la Meuse à Vélo et La Voie Bleue (V50) traversant la CCPCST et la CCPS
- 9 -Développer le programme « savoir rouler à vélo » dans les écoles pour apprendre à circuler en toute autonomie

Enjeu 4 : Limiter l'autosolisme

- 10 -Démocratiser le covoiturage en favorisant et sécurisant la mise en relation des covoitureurs
- 11 -Mettre en place une ou des lignes de covoiturage avec des arrêts sécurisés en lien avec Moselle & Madon et le Grand Nancy

Enjeu 5 : Diversifier les services de mobilité

- 12 -Expérimenter la mise place de véhicules en autopartage avec ou sans permis
- 13 -Proposer un service de location moyenne/longue durée de VAE à destination des habitants
- 14 -Développer des services vélos en s'appuyant sur l'implantation d'une association locale d'usagers du vélo

Enjeu 6 : Réduire le coût de la mobilité pour l'usager

- 15 -Développer des tarifs solidaires, forfaits familles, voire la gratuité des transports selon les usagers
- 16 -Développement une offre de location multimodale solidaire (VAE, 2RM, voiture, voiture sans permis...) à l'échelle du territoire

Enjeu 7 : Lutter contre l'isolement (social et géographique) et diminuer les besoins de déplacements

- 17 -Encourager et accompagner le développement d'un panel de services de proximité et/ou itinérants et/ou à distance pour limiter les besoins de déplacements et l'immobilisation subie
 - 18 -Diversifier les services de mobilité solidaire et l'accompagnement des personnes à mobilité réduite (plateforme de mobilité solidaire type wimoov, garage et auto-école solidaire...).
- À la suite de l'arrêt du Plan de mobilité simplifié, le document sera transmis aux personnes publiques mentionnées à l'article L1214-36-1 du code des transports pour avis dans un délai de 3 mois conformément au R1214-12 du code des transports. Le Plan de mobilité simplifié et le schéma directeur cyclables seront ensuite mis à disposition du public.

Vu le Code Général des Collectivités Territoriales ;

Vu la loi n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 dite Loi d'Orientation des Mobilités

Vu l'article L1214-36-1 et R1214-12 du Code des Transports définissant les modalités d'élaboration du Plan de Mobilité Simplifié ;

Vu la délibération du 05 octobre 2023 de la communauté de communes du Pays du Saintois prescrivant l'élaboration d'un Plan de mobilité simplifié comprenant un schéma directeur cyclable ;

Vu la délibération du 03 juillet 2025 de la communauté de communes du Pays du Saintois arrêtant le Plan de mobilité simplifié comprenant un schéma directeur cyclable ;

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

Décide de s'abstenir de rendre un avis sur le dossier de Plan de mobilité simplifié et de schéma directeur cyclable annexé à la présente délibération

Les remarques suivantes ont été formulées lors du débat au sein du conseil municipal :

Le coût engagé est important face aux bénéfices réels pour le territoire et les habitants.

Ont signé les membres présents,
Pour extrait certifié conforme

Le Maire



DEPARTEMENT DE MEURTHE-ET-MOSELLE

CANTON DE MEINE AU SAINTOIS

COMMUNE DE ROVILLE-DEVANT-BAYON**EXTRAIT DU REGISTRE DES DELIBERATOINS DU CONSEIL MUNICIPAL****Séance du 12 septembre 2025**

L'an deux mil vingt-cinq, le 12 septembre à 20 h30, le Conseil Municipal de la commune de ROVILLE-DEVANT-BAYON, étant assemblé en session ordinaire au lieu habituel des séances sous la présidence de Madame BRETON Clara, Maire.

Présents : GODEY Alain- LAHACHE Robert-CASTAGNOZZI Franco -GRECO Valérie- DUBOIS Gilles- SALGUEIRO Victor - BAUM Eric - FRANCOIS Stéphane - COLLET Florian

Excusés : THIRY William (procuration à Mme BRETON Clara)
COLLET Mickaël (procuration à Mme GRECO Valérie)

Conseillers en exercice : 12

date convocation : 02/09/2025

Conseillers présents : 10

date affichage : 15/09/2025

Nombre de votants : 12

Secrétaire de séance : Mr DUBOIS GILLES

Délibération 21/2025**Avis de la commune sur le dossier d'arrêt du Plan de Mobilité Simplifié et d'un Schéma Directeur Cyclable**

La Communauté de Communes du Pays du Saintois s'est engagée dans l'élaboration d'un Plan de Mobilité Simplifié (PdMS) et d'un Schéma Directeur Cyclable (SDC) depuis septembre 2023 en collaboration avec la Communauté de Communes du Pays de Colombey et du Sud Toulinois.

Le PdMS 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 vise à définir les ambitions de la CCPCST en matière de politique en faveur des transports en commun, des modes actifs et des modes de déplacements alternatifs à l'autosolisme. Ce plan de mobilité simplifié, incluant un schéma directeur cyclable a fait l'objet d'une large concertation avec les communes, les partenaires institutionnels, ainsi qu'avec les représentants du monde économique, les habitants du territoire les associations et les AOM limitrophes. Ainsi, plusieurs outils ont été mobilisés tout au long de l'étude : questionnaires, ateliers de co-construction et conférence des maires.

Le projet de Plan de Mobilité annexé à la présente délibération est composé du diagnostic, de la démarche de concertation mise en œuvre ainsi que des orientations stratégiques retenues dans le plan d'actions. Ainsi le programme d'actions du plan de mobilité s'articule autour de 7 enjeux stratégiques, déclinés en 18 actions opérationnelles :

Enjeu 1 : Développer l'offre de transports collectifs (routiers et ferrés) et l'intermodalité, actuellement inadaptées aux besoins et défaillante

1 -Porter auprès de la Région une amélioration de l'offre sur les lignes de car

2 -Etudier la faisabilité d'une offre de transport à la demande (TAD) pour permettre de répondre aux besoins essentiels de déplacements à l'échelle de la CC

3 -Suivre la réouverture et la desserte proposée sur la ligne 14, et aménager les haltes de Ceintrey et Vézelize en véritables PEM pour le territoire

Enjeu 2 : Améliorer la communication et l'information

4 -Créer un guide mobilité à l'échelle de la CC afin de rassembler et de faire connaître toutes les offres et services de mobilité

5 -Organiser des événements pour promouvoir les solutions alternatives de mobilité et encourager le changement de comportement

Enjeu 3 : Répondre au manque d'infrastructures vis-à-vis des modes actifs et la sécurisation de la pratique

6 -Développer un vrai maillage d'aménagements cyclables en mettant en œuvre les itinéraires prioritaires définis dans le SDC

7 -Développer un stationnement vélo adapté aux besoins

8 -Engager une étude de faisabilité d'un itinéraire cyclotouristique Est-Ouest permettant de faire le lien entre la Meuse à Vélo et La Voie Bleue (V50) traversant la CCPCST et la CCPS

9 -Développer le programme « savoir rouler à vélo » dans les écoles pour apprendre à circuler en toute autonomie

Enjeu 4 : Limiter l'autosolisme

10 -Démocratiser le covoiturage en favorisant et sécurisant la mise en relation des covoitureurs

11 -Mettre en place une ou des lignes de covoiturage avec des arrêts sécurisés en lien avec Moselle & Madon et le Grand Nancy

Enjeu 5 : Diversifier les services de mobilité

12 -Expérimenter la mise place de véhicules en autopartage avec ou sans permis

13 -Proposer un service de location moyenne/longue durée de VAE à destination des habitants

14 -Développer des services vélos en s'appuyant sur l'implantation d'une association locale d'usagers du vélo

Enjeu 6 : Réduire le coût de la mobilité pour l'utilisateur

15 -Développer des tarifs solidaires, forfaits familles, voire la gratuité des transports selon les usagers

16 -Développement une offre de location multimodale solidaire (VAE, 2RM, voiture, voiture sans permis...) à l'échelle du territoire

Enjeu 7 : Lutter contre l'isolement (social et géographique) et diminuer les besoins de déplacements

17 -Encourager et accompagner le développement d'un panel de services de proximité et/ou itinérants et/ou à distance pour limiter les besoins de déplacements et l'immobilisation subie

18 -Diversifier les services de mobilité solidaire et l'accompagnement des personnes à mobilité réduite (plateforme de mobilité solidaire type wimoov, garage et auto-école solidaire...).

À la suite de l'arrêt du Plan de mobilité simplifié, le document sera transmis aux personnes publiques mentionnées à l'article L1214-36-1 du code des transports pour avis dans un délai de 3 mois conformément au R1214-12 du code des transports.

Le Plan de mobilité simplifié et le schéma directeur cyclables seront ensuite mis à disposition du public.

Vu le Code Général des Collectivités Territoriales ;

Vu la loi n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 dite Loi d'Orientation des Mobilités

Vu l'article L1214-36-1 et R1214-12 du Code des Transports définissant les modalités d'élaboration du

Plan de Mobilité Simplifié ;

Vu la délibération du 05 octobre 2023 de la communauté de communes du Pays du Saintois prescrivant l'élaboration d'un Plan de mobilité simplifié comprenant un schéma directeur cyclable ;

Vu la délibération du 03 juillet 2025 de la communauté de communes du Pays du Saintois arrêtant le Plan de mobilité simplifié comprenant un schéma directeur cyclable ;

Le Conseil municipal après en avoir délibéré à l'unanimité propose de donner un avis défavorable au dossier de Plan de mobilité simplifié et de schéma directeur cyclable annexé à la présente délibération

Les remarques suivantes ont été formulées lors du débat au sein du conseil municipal :

Notre commune, située dans la vallée de la Moselle, ne se retrouve pas dans les priorités retenues par la Communauté de communes dans ce plan.

Les problématiques spécifiques de mobilité de notre territoire, notamment la création d'une piste cyclable entre Roville et Bayon, ne sont pas prises en compte dans les phases prioritaires ni dans les tracés envisagés dans le PdMS.

Ce projet de liaison cyclable, pourtant essentiel pour les déplacements doux entre nos deux communes, est totalement absent des calendriers et orientations stratégiques du plan.

Face à cette situation, et dans le souci de répondre aux besoins concrets de notre population, notre commune a donc décidé de porter ce projet indépendamment, en partenariat direct avec la commune de Bayon.

Pour toutes ces raisons, le Conseil Municipal considère que ce plan, dans sa forme actuelle, ne répond pas aux attentes ni aux besoins de notre territoire, et formule donc un avis défavorable.

Fait et clos les jour, mois et an susdits délibération certifiée exécutoire le 15/09/2025

Madame le Maire, Clara BRETON

