



Elaboration d'un Plan de Mobilité Simplifié Et sa déclinaison en un schéma des mobilités douces Communauté de Communes Ouest Vosgien

Présentation du diagnostic mars 2022

Projet soutenu par :













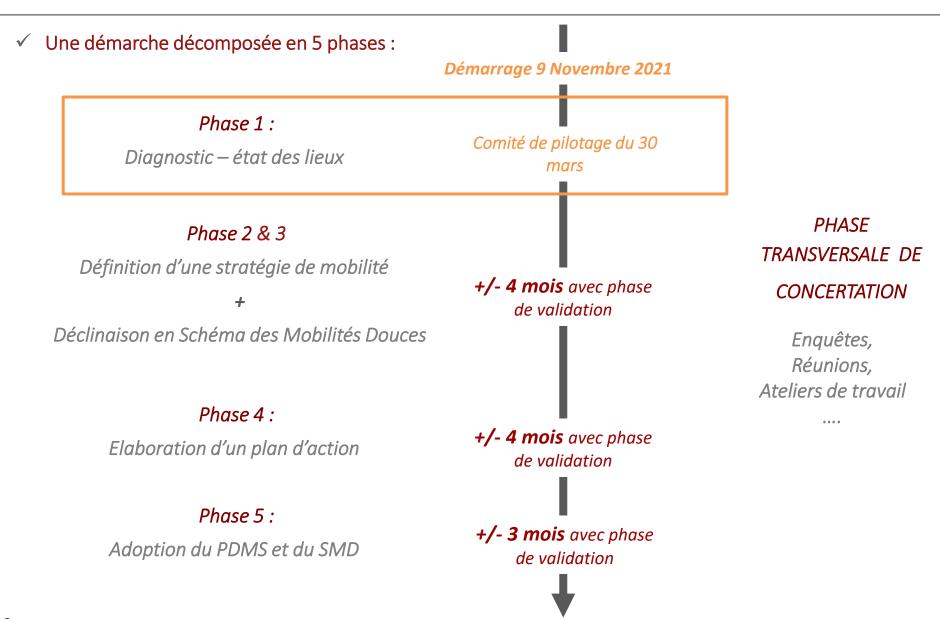
Les objectifs de cette double planification et de sa déclinaison en un Schéma des Mobilités Douces

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





Déroulement du Plan de Mobilité

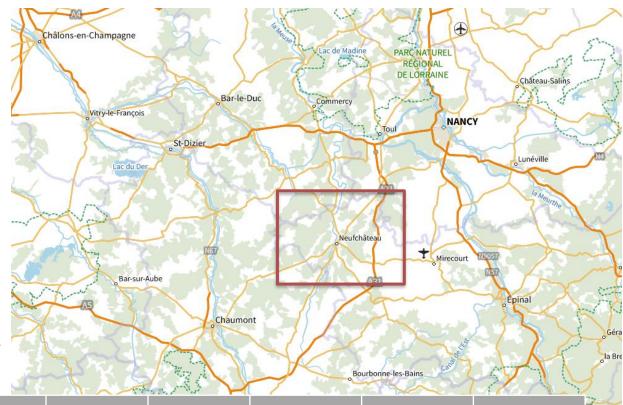






Le territoire de la CCOV

- ✓ Un territoire situé au nord-ouest du département des Vosges, intégrant deux départements différents :
 - les Vosges avec 69 communes
 - la Haute-Marne avec une commune, Liffol-le-Petit.
- Une organisation territoriale interne centrée autour de Neufchâteau et sous l'influence de pôles de rang supérieur (Chaumont, Toul, Nancy, Epinal)
- ✓ Mais des distances et temps de parcours assez élevés (en voiture) pour rejoindre les polarités extérieures au territoire.



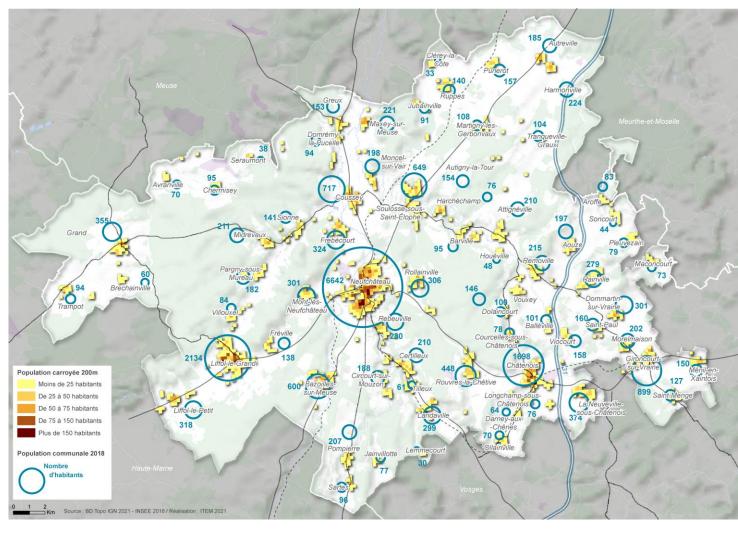
	Nancy	Epinal	Chaumont	Mirecourt	Toul	Vittel
Neufchâteau	63km	72 km	56 km	39 km	44km	34km
	(~59 min)	(~1h04)	(~53min)	(~35min)	(~42min)	(~35min)
Liffol-le-Grand	72 km	82 km	45 km	49 km	53 km	41km
	(~1h06)	(~1h13)	(~39min)	(~44min)	(~49min)	(~40min)
Châtenois	67km	58km	83km	25km	49km	20km
	(~54min)	(~50 min)	(~1h01)	(~22min)	(~39min)	(~18min)





Un territoire à dominante rurale où 90% des communes ont moins de 500 habitants

- ✓ 23 320 habitants (INSEE 2018) répartis sur 70 communes
- ✓ 45% de la population concentrée dans 3 communes : Neufchâteau (6 642 hab), Liffol-le-Grand (2 134 hab) et Châtenois (1 698 hab)
- ✓ 63 communes (90%) de moins de 500 habitants
- ✓ Une densité de population faible de 32 hab/km² contre 62,3 hab/km² dans le département des Vosges

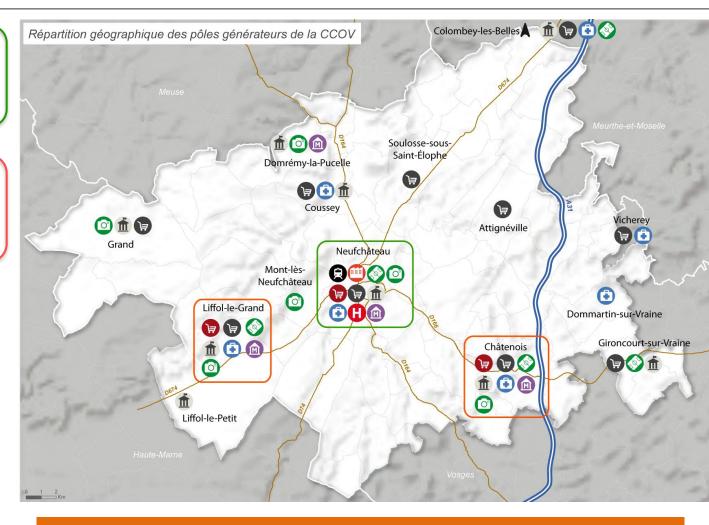






La structuration territoriale au regard de l'offre de commerces et services

- 1 pôle structurant : Neufchâteau, la commune proposant une offre complète de services
- **2 pôles intermédiaires** : Châtenois et Liffol-le-Grand proposant une offre de proximité
- La répartition des polarités fait apparaître une offre de services faible sur une grande partie du territoire (quart N-E et au nord)
- La hiérarchisation urbaine issue du PLUi intègre en parallèle 4 pôles intermédiaires : Coussey, Gironcourt-sur-Vraine, Grand et Soulosse-sous-Saint-Élophe

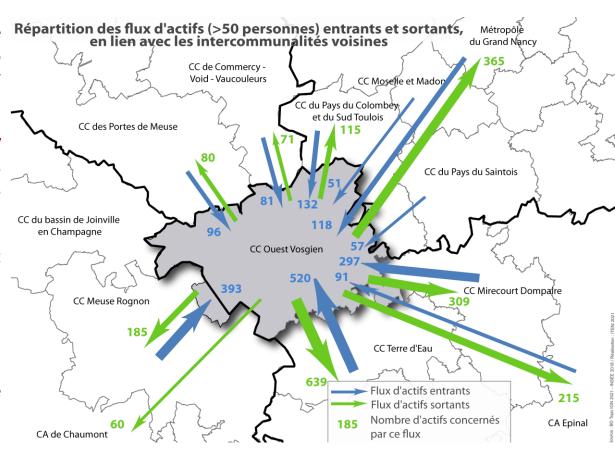


Globalement, l'offre de proximité est insuffisante dans les espaces les plus ruraux, nécessitant des déplacements soit vers le pôle structurant soit pour les services plus spécifiques, vers Toul, Nancy, Chaumont, Vittel ou Epinal.



69% des actifs travaillent sur le territoire de la CCOV

- ✓ 8 876 actifs occupés pour 8 681 emplois sur la CCOV (INSEE 2018) soit un ratio de 0,98 emploi/actif signifiant une concentration importante d'emploi pour un territoire rural.
- ✓ Un pôle d'emplois majeur : Neufchâteau (4 544 emplois) concentrant 52% des emplois de la CCOV.
- 69% des actifs travaillent sur le territoire de la CCOV (6 112 actifs). Dont 50% travaillent au sein même de leur commune de résidence.
- 2 670 actifs (31%) résidant sur la CCOV travaillent à l'extérieur : des flux diffus mais tournés de façon plus importants vers :
 - La CC Terre d'Eau (24%): Vittel (219), Bulgnéville (155) et Contrexéville (110),
 - La CU Grand Nancy (13,7%),
 - La CC Mirecourt Dompaire (11,6%)
 : Mirecourt (225).
- 2 292 actifs venant travailler sur le territoire de la CCOV en provenance de :
 - La CC Terre d'Eau : 22,7%
 - La CC Meuse Rognon : 17,2%
 - La **CC Mirecourt Dompaire** : 12,5%

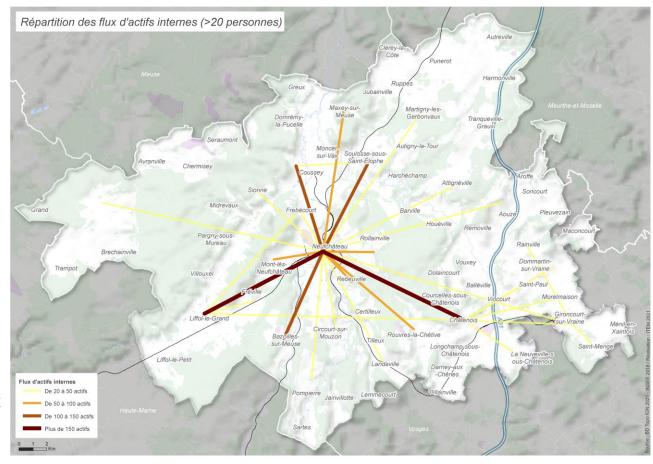






En interne, des flux d'actifs tournés principalement vers Neufchâteau

- ✓ 79% des emplois sont concentrés dans 5 communes :
 - Neufchâteau (4 544),
 - Châtenois (934),
 - Liffol-le-Grand (674),
 - Gironcourt-sur-Vraine (515),
 - Dommartin-sur-Vraine (223).
- ✓ Les flux internes représentent 6 112 déplacements :
 - 51%, sont effectués au sein de la commune de résidence (flux intra-communaux)
 - L'autre moitié représente donc les flux inter-communaux soit 3 051 flux.



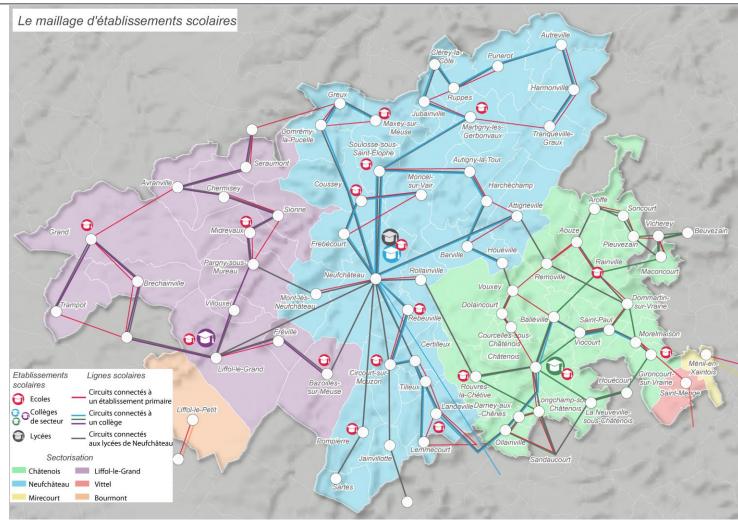
- ✓ Plus précisément, les flux inter-communaux sont polarisés autour de
 - Neufchâteau avec 1 251 flux (représentant 41% des flux inter-communaux)
 - Châtenois avec 366 flux (12%)
 - Puis **Liffol-le-Grand** (7%)





Les établissements scolaires et sectorisation

- 16 communes disposent d'au moins une école élémentaire.
- 3 collèges répartis à Châtenois, Liffol-le-Grand et Neufchâteau; Une sectorisation des collèges correspond aux limites de la CC à l'exception de 3 communes.
- La sectorisation du lycée de Neufchâteau englobe la totalité des communes de la CCOV sauf les de communes Ménil-en-Xaintois et Saint-Menge, où les élèves se rendront lycée de au Mirecourt.



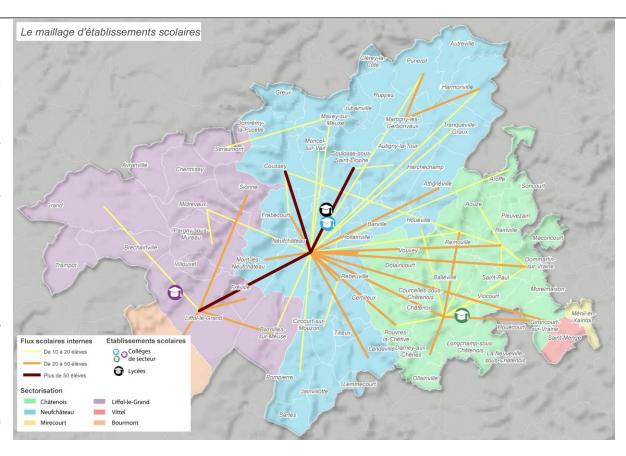
51 circuits scolaires Fluo permettent de transporter les élèves vers leur établissement.

Offre ouverte aux autres usagers si places disponibles au tarif de 1 € le voyage.



Des flux scolaires organisés autour des principaux pôles

- √ 4 622 scolaires résident sur le territoire.
- ✓ 81% sont scolarisés sur la CCOV (3 727 flux) :
 - 47% dans leur commune de résidence (2 149 flux scolaires)
 - 34% des scolaires vers une autre commune (1 578 flux scolaires)
- ✓ En interne, les déplacements s'effectuent autour :
 - de la principale polarité scolaire
 Neufchâteau (21%) avec 799
 flux scolaires
 - Châtenois apparaît comme la polarité secondaire avec 170 flux scolaires (7%)



- ✓ 19% vivant sur le CCOV et étudiant à l'extérieur du territoires (895 personnes) en direction de Nancy principalement.
- √ 793 flux scolaires entrants tournés essentiellement à destination de Neufchâteau (72%).

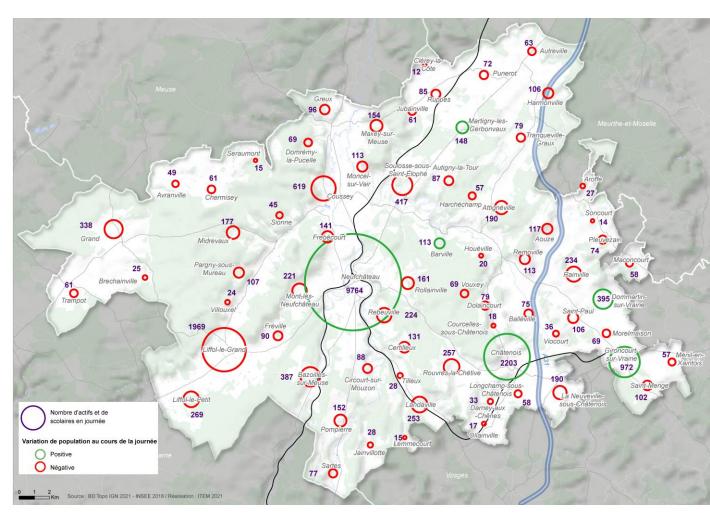


Les déplacements diurnes montrant les principaux pôles d'attraction du territoire

La population diurne permet de mesurer la population, ici actifs (flux entrants et sortants) et scolaires (flux entrants et sortants), pendant la journée.

- ✓ Neufchâteau comme principal pôle attractif augmente de +47% sa population en journée soit 9 764 personnes et représentant 43% de la population diurne de la CCOV
- ✓ Martigny-les-Gerbonvaux
 (+37%), Dommartin-sur-Vraine
 (+31%) et Châtenois
 (+30%) accueillant de grandes entreprises et/ou groupes scolaires

✓ Le pôle de Liffol-le-Grand est celui qui présente une population diurne négative (-8%)



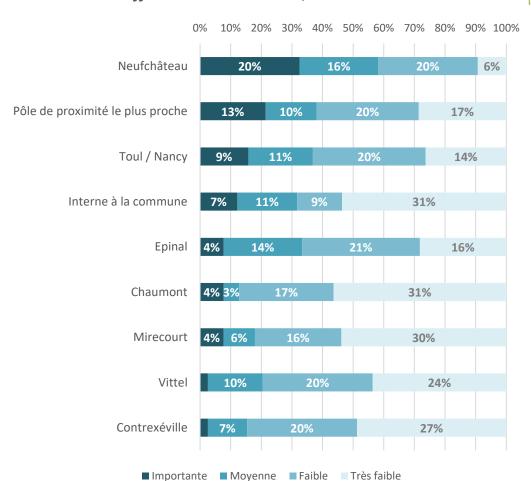


Intensité des déplacements des individus selon différentes destinations d'après les élus



Pour **compléter la vision des habitants, un questionnaire** a également été envoyé **aux 70 communes : 46 réponses**

Intensité des déplacements des habitants pour les différentes destinations, selon les élus







- ✓ L'attraction de Neufchâteau est confirmée, devant le pôle de proximité le plus proche (disposant du service concerné)
- ✓ Pour les pôles extérieurs Toul/Nancy dominent, mais avec une intensité relative.
- L'intensité des déplacements vers les autres pôles externes à la CCOV est jugée globalement très faible. La ville d'Epinal apparaît un peu plus attractive dans l'intensité des déplacements.



L'enquête qualitative auprès des habitants pour identifier leurs besoins et attentes



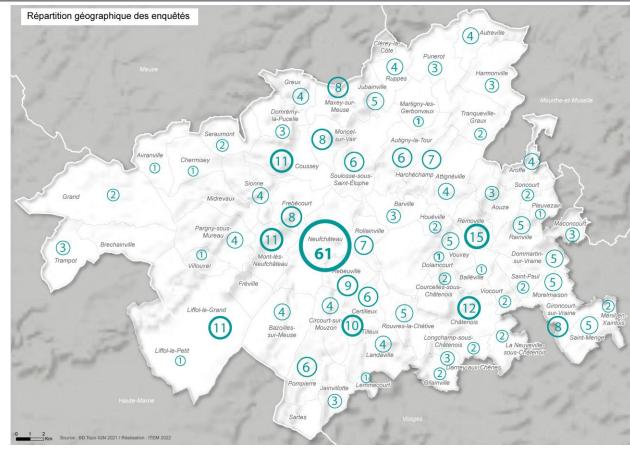
366 réponses

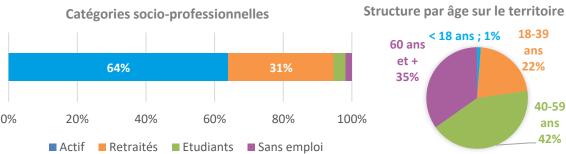
au questionnaire en ligne (10 décembre au 15 février) + retours papiers 284 questionnaires complets

Réparties sur **65 communes** de la CCOV (sur 70)

1,5% de la population

- Une répartition inégale entre les communes rurales (76% de réponses) et les polarités (Neufchâteau, Châtenois & Liffol-le-Grand) avec 24% de réponses
- ✓ Une sous-représentation des moins de 18 ans à travers l'enquête (<1%)
- ✓ Une sur-représentation des actifs (64%)





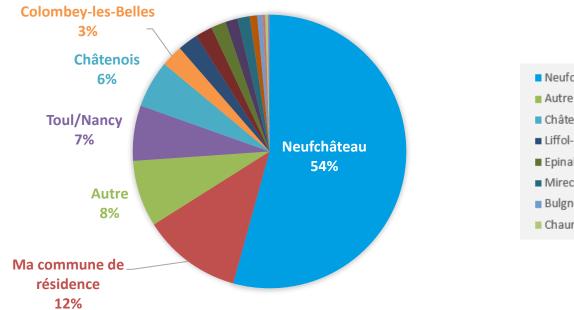


Les habitants confirment la perception des élus en termes de destinations de déplacements



- ✓ Une majorité des déplacements en direction de Neufchâteau (54%). Neufchâteau apparaît comme la principale destination pour tous les motifs de déplacements (de 43 à 74%). Ce pôle atteint + de 60% pour la culture et l'accès au moyenne et grande surface.
- ✓ Des **déplacements de proximité** avec 12% des déplacements **au sein de ma commune de résidenc**e ainsi qu'en direction **de pôles de proximité tels que Châtenois.**
- ✓ Toul/Nancy arrivent en 1ère position des pôles externes avec 7 % des déplacements tout motif.

Destination des habitants tous motifs confondus

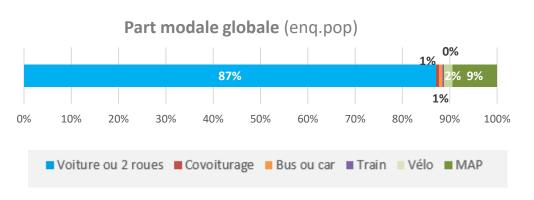






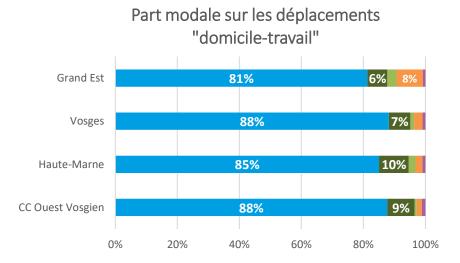


Une utilisation importante de la voiture individuelle



- Quelque soit le motif de déplacement, le véhicule particulier (voiture + moto) reste le moyen de déplacement le plus utilisé (87%) ; Selon le motif de déplacement effectué, la part du véhicule individuel oscille entre 70% et 96%.
- Les modes actifs sont plutôt utilisés (11%) alors que la part des TC (bus/train) reste très limitée (<2%).

- Selon les données INSEE 2018, la part modale lors des déplacements « domicile-travail » est de :
 - 88% de part modale liée à la voiture
 - 10% pour les modes actifs (1% pour le vélo et 9% pour la marche à pied)
 - Une utilisation des TC à hauteur de 2%.
- A l'échelle intra-communale, les déplacements sont plus courts, ainsi les pratiques de mobilité évoluent :
 - La voiture occupe toujours une place prépondérante mais moins importante (70%)













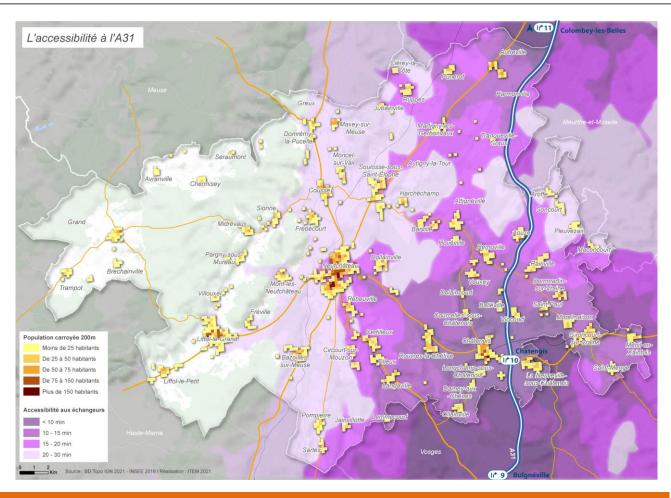




Une accessibilité moyenne au réseau autoroutier

- ✓ La CCOV est desservie directement par l'échangeur 10 de Châtenois mais du fait de l'orientation nord-sud de l'A31, 3 autres échangeurs sont plus intéressants pour Neufchâteau et les communes de la moitié ouest de la CCOV : n°8.1 à Robécourt, n°9 à Bulgnéville et n°11 à Colombey-les-Belles.
- ✓ 31 % des habitants sont à moins de 15 min de l'A31, et 8 % à plus de 30 min à l'Ouest du territoire.

Temps d'accès	Part de population
< 10 min	2 %
< 15 min	31 %
< 20 min	61 %
< 30 min	92 %
> 30 min	8 %



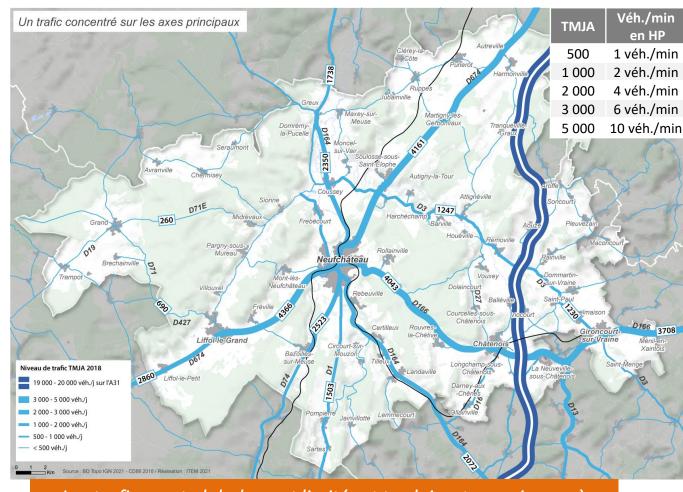
La position excentrée de Neufchâteau par rapport à l'A31 (à 20 min) rend l'A31 peu attractive pour rejoindre les polarités externes les plus proches (génère un trafic VL et PL d'échange sur le réseau départemental notamment sur la D674 depuis le Nord (échangeur 11 de Colombey-les-Belles) et l'Ouest (depuis l'A5 via Chaumont).





Un réseau viaire en étoile autour de Neufchâteau avec des niveaux de trafic routier plutôt limités

- ✓ Des axes structurants (D674, D166, D164) organisés en étoile autour de Neufchâteau qui relient la CCOV aux pôles régionaux (Epinal, Chaumont, Toul, Nancy, Vittel...) et qui concentrent les charges de trafics les plus élevées.
- √ +/- 4 000 véh./j sur les D674 (Nancy) et D166 (Mirecourt), et environ 2 000 – 2500 véh./j sur les D164 (Vittel et Bar-le-Duc) et D74 (Langres)
- ✓ Les axes secondaires (D3, D1...) ont une charge de trafic de 1 200 − 1 500 véh./j : la D3 reliant Soulosse-sous-Saint-Elophe et Gironcourt-sur-Vraine et la D1 au sud de Neufchâteau.
- ✓ Le réseau capillaire connait des charges de trafic très faibles, souvent < 500 véh./j.</p>
- ✓ Le trafic PL est relativement important, entre 7 et 15 % du trafic, en particulier entre Neufchâteau et Nancy (634 PL/j, 15 % du trafic)



Les trafics sont globalement limités et traduisent une aisance à circuler en voiture qui n'incitera pas au report modal.





Des traversées de bourg encore très routières

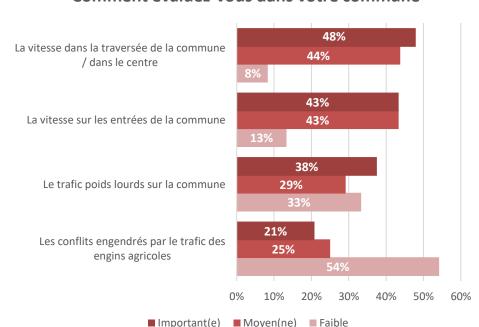
- ✓ Si la majorité des communes sont situées à l'écart des axes routiers structurants de la CCOV, les bourgs traversés par les principales RD présentent un caractère routier fort et un faible développement des éléments de pacification
- ✓ Un caractère routier qui se retrouve également dans les autres communes mais avec un impact moindre du fait d'une circulation plus limitée.
 - Sur la période 2015-2019, **63 accidents** corporels sur la CCOV. Une accidentologie plus importante que sur le reste du Département des Vosges d'env. +10 %, pouvant s'expliquer par le caractère rural du territoire favorable aux vitesses élevées.
- ✓ Une surreprésentation des cycles et des 2 roues , impliqués dans 25% des accidents, alors qu'ils représentent 3 % du trafic.

✓ Les élus jugent <u>élevé</u> le trafic poids lourd et les vitesses de circulation :





Comment évaluez-vous dans votre commune





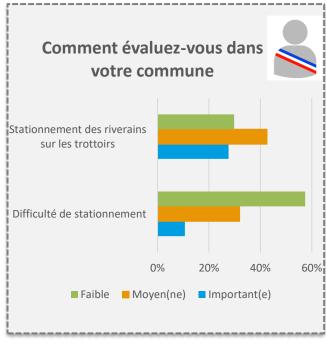


Des conditions de stationnement à l'image d'un territoire rural : du stationnement facile mais peu organisé

- ✓ D'une manière générale, seul **11% des élus interrogés déclarent rencontrer** des difficultés de stationnement.
- ✓ Mais 28% estime une pratique importante de stationnement des riverains sur les trottoirs au plus près du service et/ou des habitations.







- ✓ Une politique de stationnement mise en place en centre-ville de Neufchâteau avec une zone bleue 1h30 (env. 240 places) et des places « 15 minutes » : une réglementation plutôt efficace.
- ✓ Globalement, pas de difficulté de stationnement sont à relever sur les autres pôles, mais un enjeu de réglementation pour une meilleure utilisation de l'offre à proximité des commerces.

Le stationnement n'est pas une problématique majeure sur les pôles, l'offre est suffisante pour absorber la demande. Mais il y a un enjeu de sensibilisation aux bonnes pratiques pour éviter le stationnement anarchique sur trottoir, constaté sur la plupart des communes, qui peut nuire aux autres usagers.





Les offres de mobilité du territoire

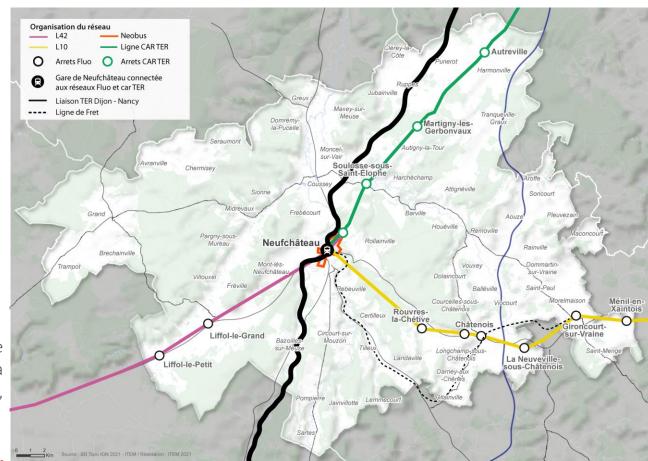




Des transports collectifs convergeant vers Neufchâteau

- ✓ Une offre TER, avec la ligne TER Dijon < Neufchâteau > Nancy, traversant le territoire avec une seule gare localisée à Neufchâteau. Une ligne de CAR TER complète cette offre, avec 3 arrêts supplémentaires sur le Nord-Est de la CCOV.
- 2 lignes routières régionales FLUO traversent le territoire sur un axe est-ouest au sud du territoire en passant par Neufchâteau:
 - L42 <> liaison de Neufchâteau à Chaumont.
 - L10 <> liaison de Neufchâteau à Epinal en passant par Mirecourt.
- ✓ Une offre communale NEOBUS présente sur Neufchâteau permettant aux captifs de se déplacer.
- Une offre recensée dans le calculateur d'itinéraires FLUO de la Région Grand-Est (avec offre TER, bus, vélo, covoiturage);
- Des temps de trajets plus élevés par rapport à la voiture de 20 à 40 min pour les longs trajets : une différence qui n'est pas préjudiciable.

Elaboration d'un Plan de



Une offre limitée puisque sur 70 communes, 59 ne disposent d'aucune offre de TC autre que le transport scolaire (qui est cependant accessible aux autres usagers en cas de places disponibles).





La ligne ferroviaire TER : une offre structurante mais impactée par de nombreux travaux

✓ La ligne TER Dijon <> Neufchâteau <> Nancy est la plus structurante mais la présence d'une seule gare pour le territoire limite l'attractivité du train pour se déplacer. Le complément des cars TER Grand Est dessert 3 autres communes.

Origine – Destination	Période	Communes desservies sur le territoire	Temps de parcours	Nombre de services (offre nominale)
Dijon <> Neufchâteau <> Toul <> Nancy	Lundi > Dimanche toute l'année	TER: 1 commune Neufchâteau Car TER: 4 communes (Neufchâteau, Soulosse- sous-Saint-Elophe, Martigny-les-Gerbonvaux et Autreville)	TER: 45 à 49 min CAR TER: 1h02 à 1h34	TER: 8 AR CAR TER: 7 services à destination de Nancy, 5 de Neufchâteau

- ✓ L'infrastructure connait depuis 2021 de nombreux travaux, entrainant une diminution globale de l'offre avec des services différents chaque semaine qui nuit à la lisibilité de l'offre.
- ✓ Un renforcement de la ligne TER est planifié par la Région Grand-Est entre Neufchâteau et Nancy :
 - Un aller/retour a été mis en place fin 2021
 - Un second (aller/retour) et une amélioration de la desserte le week-end sont prévus pour fin 2022.
- ✓ Si l'offre est globalement correct pour Toul et Nancy, elle est limitée pour Dijon avec 1 seul aller-retour par jour.
- ✓ La gare TER de Neufchâteau a rassemblé 73 661 voyageurs en 2019 (+/- 250 par jour sur une base de 300 j) :
 - Une tendance à la baisse : -21% entre 2017 et 2019, liée à la fin des dessertes TGV, travaux de maintenance...
 - Environ 60% d'abonnés et 40% d'occasionnels sur les TER

Une offre structurante mais finalement peu attractive à l'échelle du territoire et une consistance de l'offre impactée avec les travaux d'entretien (travaux nécessaires pour la sécurité et la pérennité de la ligne).





Les lignes Fluo:

- ✓ La ligne Fluo L10 Neufchâteau <> Mirecourt <> Epinal dessert 6 communes de l'est de la CCOV le long de la D166 :
 - Une offre importante avec 17 services journaliers
 - Correspond moyennement aux besoins des actifs travaillant à Mirecourt ou Epinal avec seulement 2 arrivées entre 7h30 et 9h à Epinal et 2 retours après 17h



- Une offre permettant des déplacements à la demi-journée vers Mirecourt, Epinal et Neufchâteau, pour les captifs
- Sur année pleine 2018 : c'est environ 80 000 voy./an, soit 300 par jour

Depuis 09/2021, les lignes TER 10 (Neufchâteau <> Epinal via Mirecourt) et Fluo88 41 (Neufchâteau <> Mirecourt) sont fusionnées.

- ✓ La ligne Fluo L42 Neufchâteau <> Chaumont : une ligne très restreinte en termes de niveau de services avec 3 allers-retours seulement :
 - Elle offre une solution aux captifs souhaitant se rendre à Chaumont avec un déplacement d'une demi-journée ou journée du lundi au samedi.
 - Elle permet également même d'effectuer des déplacements en internes au territoire entre Liffol-le-Petit, Liffol-le-Grand et Neufchâteau pour les captifs avec la possibilité de faire l'aller-retour dans la matinée.
 - Une fréquentation plus faible sur la ligne 42 avec une trentaine de personnes par jour (10 000 voy en 2018).

Les lignes ont une tarification zonale par palier kilométrique peu lisible et onéreuse pour les trajets ponctuels. La Région est en cours de réflexion pour l'harmonisation de la tarification sur les lignes interurbaines FLUO.



Le réseau FLUO accepte le transport des vélos dans les soutes.



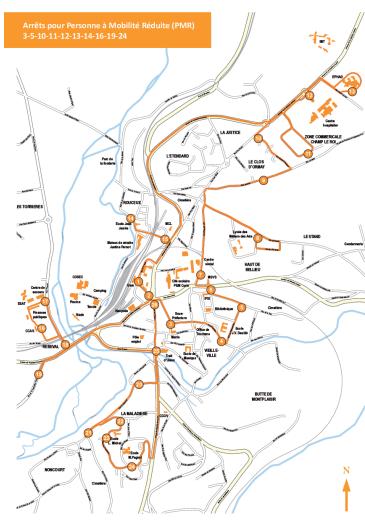


NEOBUS, un transport au service des plus fragiles à Neufchâteau

Le NEOBUS est le réseau de transport urbain sur la ville de Neufchâteau, repris par la CCOV. Ce réseau est équipé d'un bus électrique.

Fonctionnement	Amplitude	Nombre de	Desserte du
	horaire	services	Neufchâteau
Mardi > Samedi (hors jours fériés) Toute l'année	08:40 – 17:18 (sauf entre 12/14h)	9 services pour les arrêts Gare et rue Jacques Vernier contre 6-7 services pour tous les autres arrêts	27 arrêts dont l'Hôpital, l'EHPAD, la gare, le centre- ville, CCAS, les centres commerciaux

- ✓ Une offre adaptée aux plus captifs
- ✓ En termes de fréquentation, sur les données d'octobre et novembre 2021 :
 - On compte 30,5 montées/par jour de fonctionnement en moyenne
 - Le samedi est le jour où la fréquentation est la plus importante avec en moyenne 178 montées.





La gare de Neufchâteau, un pôle d'intermodalité peu fonctionnel

✓ Un lieu de convergence des offres TC mais où ne s'articulent pas les offres de mobilité :

- Connexion des réseaux FLUO et NEOBUS mais autour d'un arrêt de bus dégradé
- La présence d'un guichet mais une information en gare non mise à jour
- Une place importante est accordée à la voiture avec la présence d'un parking de 18 places juste devant la gare
- Une absence d'aménagements cyclables vers le centreville ou à destination des collèges et lycées (à proximité)
- Des cheminements piétons dégradés et qui ne sont pas aux normes d'accessibilité.

✓ Un défaut d'aménagements et services en gare :

- Absence de stationnement vélo simple ou sécurisé* (box ou consigne) sur le site de la gare... Seuls 3 arceaux vélos non abrités sont présents
- Absence d'offre d'autopartage, de location vélo, Pour les arrivants en gare



Une place importante accordée aux modes motorisés



Il y a projet d'amélioration/reconfiguration du PEM (emplacements bus, cheminement, aménagement du parvis...)





L'offre de transport collectif vu par les élus





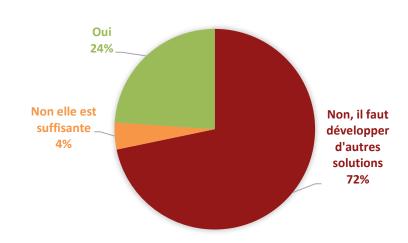
✓ Une offre jugée adaptée pour les scolaires avec 80% d'avis positifs.



Pour les autres catégories (personnes âgées, jeunes, visiteurs, actifs, sans emplois ...) , une offre jugée très inadaptée voire inexistante (pour environ 70% des répondants)

La demande en transports collectifs jugée globalement faible à très faible pour 72 % d'entre eux.

Faut-il renforcer l'offre de TC sur votre commune ?



- 72% des répondants jugent que les TC ne sont pas une solution adaptée pour améliorer les déplacements de leurs habitants. Seuls, 24% des répondants estiment qu'il faut développer l'offre
- ✓ Pour les répondants qui estiment que l'amélioration de l'offre est nécessaire (24%) :
 - Les cibles prioritaires sont les personnes âgées (73%), les personnes sans emploi (68%) et les jeunes (49%).
- Neufchâteau apparaît comme la destination à privilégier en cas d'amélioration de l'offre de TC.



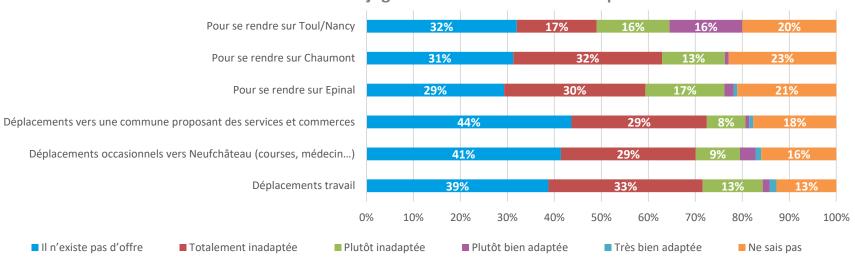


Si la population juge aussi sévèrement les TC



L'offre de TC est globalement perçue de façon négative (>70%) toutes destinations confondues

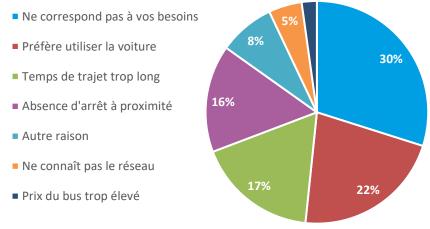




✓ Seuls 13 répondants à l'enquête utilisent régulièrement (au moins un à deux fois par mois) les transports en commun

✓ Pour les non-usagers de TC, soit 296 répondants les raisons de non utilisation des TC sont largement liées à l'offre actuelle.

Les principales raisons de son non-utilisation sont :



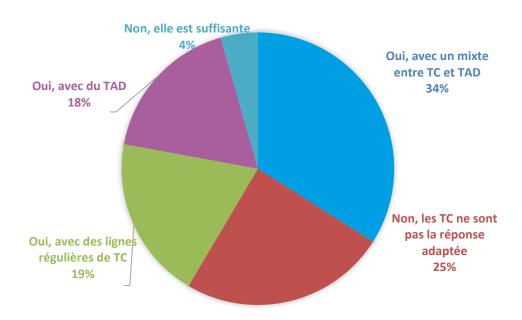


....elle souhaite un développement de l'offre



✓ Pour 71%, ils souhaitent un renforcement de l'offre, en majorité par un mixte entre TC et TAD (34%)





✓ L'enquête population confirme les trois mêmes premières destinations que les élus avec une large priorité pour Neufchâteau, suivi de Châtenois et enfin Nancy.

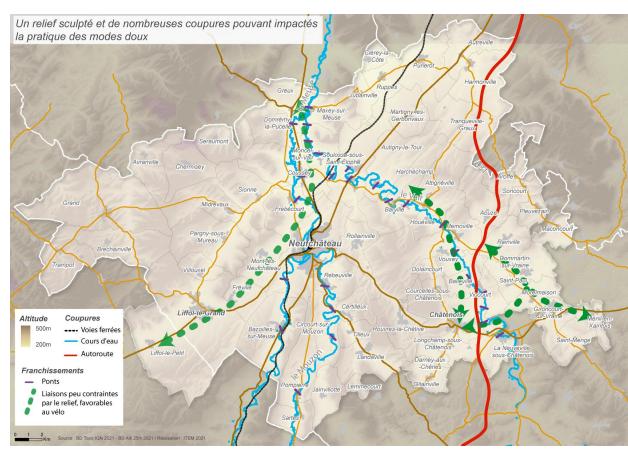






Un territoire marqué par le relief pour la pratique cyclable mais bénéficiant de vallées larges et planes

- ✓ Un territoire au relief modéré sculpté par les larges vallées de la Meuse et de la Vair. Les revers des côtes sont recouverts par de grandes étendues forestières, elles-mêmes entaillées par de nombreux vallons.
- ✓ Une pratique du vélo, favorable dans les vallées (la Meuse, le Vair) mais défavorable pour des trajets transversaux (vers Grand, Rollainville, Bazoilles-sur-Meuse...).
- Des coupures naturelles (la Meuse, le infrastructurelles Vair) et (voies présentes, ferrées, A31) mais finalement peu contraignantes au du nombre regard de franchissements et de la faible densité de population.



Le dénivelé impact le temps de trajet des cyclistes et peut également décourager ou empêcher certaines personnes de pratiquer des déplacements à vélo. Avec le recours à un vélo à assistance électrique, le frein du dénivelé peut néanmoins s'estomper.





Une armature cyclable tournée vers une pratique sportive et touristique

✓ Sur près de 3 700 km d'itinéraires existants à l'échelle de la région Grand-Est, la CCOV est traversée du Nord au Sud par l'EuroVélo 19 et disposent de quelques boucles cyclosportives et cyclotouristiques.

EV19 « La Meuse à Vélo » :

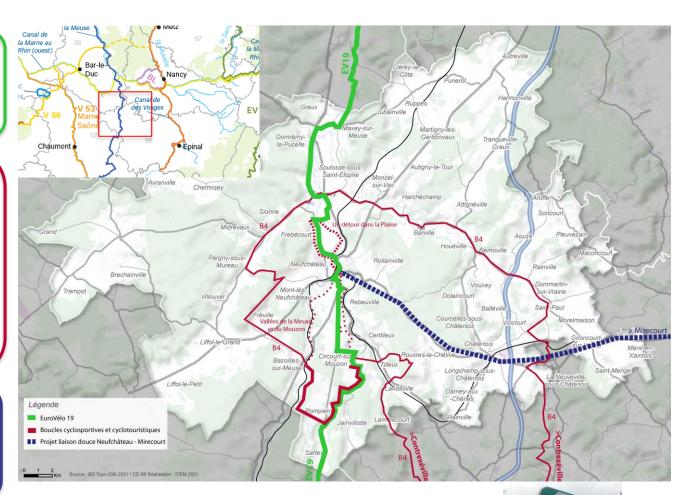
Cet itinéraire cyclo-touristique relie la source de la Meuse (Langres) à son embouchure (NE).

Boucles cyclosportives et cyclotouristiques bien jalonnées :

On compte une boucle cyclosportive sur la CCOV (B4) appréciée par les cyclistes de haut niveau et 2 boucles Coup de Cœur (Un détour dans la Plaine, Vallées de la Meuse et du Mouzon) plutôt orientées pour un public familial.

Projet identifié par CD88:

La liaison entre Neufchâteau et Mirecourt (en passant par Châtenois) pas d'itinéraire défini.



Globalement, un jalonnement bien présent et quelques aménagements réalisés à destination des visiteurs, itinérants ou pour le cyclisme de loisirs.



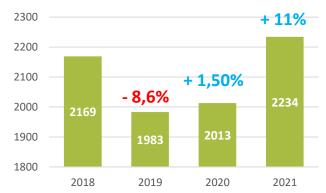
SUI SUI



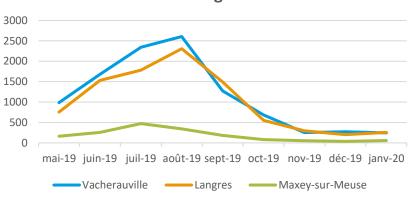
La Meuse à vélo : une opportunité à saisir pour développer davantage la pratique cyclable

- ✓ L'EV19 emprunte seulement des voies en routes partagées mais impliquant un faible trafic automobile :
 - Elle relie 7 communes du Nord au Sud et sur 38km
 - Projet d'une portion en voie verte entre Neufchâteau et Coussey.
- Une véloroute encore trop peu utilisée :
 - Un comptage de vélo fait état de 6 passages/jour en moyenne
 - Une fréquentation annuelle moyenne depuis 2018 faisant état de 2 100 passages : 57% en direction de Langres et 43% en direction de Rotterdam
 - Elle est en hausse : 10 à 25% de cyclotouristes dans les 2 campings de Neufchâteau et Domrémy
- ✓ En comparaison avec deux autres compteurs situés sur l'EV19 elle reste faible :
 - Vacherauville (nord de Verdun- 11 028 passages) et Langres (10 515 passages) enregistrent annuellement cinq fois plus de passages
- ✓ Cette faible fréquentation peut s'expliquer par une récente labellisation EuroVélo (2019) et une restructuration en cours de l'ensemble des partenaires et acteurs de la filière de l'EV19, pour faire vivre et promouvoir cet itinéraire.

Fréquentation annuelle au compteur de Maxey-sur-Meuse



Évolution mensuelle des 3 comptages situés le long de l'EV19



Un itinéraire cyclo-touristique à valoriser davantage.



Des aménagements cyclables ponctuels dans quelques communes

- ✓ Les aménagements cyclables présents sont situés sur 6 communes de la CCOV à Frebécourt, Gironcourt-sur-Vraine, Neufchâteau, Liffol-le-Grand, liaison entre Pompierre et Sartes.
- ✓ Au total, 3,77 km d'aménagements ont été recensés sur le territoire :
 - 75% (2,83 km) des aménagements cyclables sont de bonne qualité.
 - 2 aménagements sont à améliorer (cyclabilité moyenne -950 m), notamment en raison de potentiels conflits d'usage avec les piétons ou d'un revêtement dégradé.



Pour 63% des communes, leur territoire communal est adapté à la pratique du vélo.

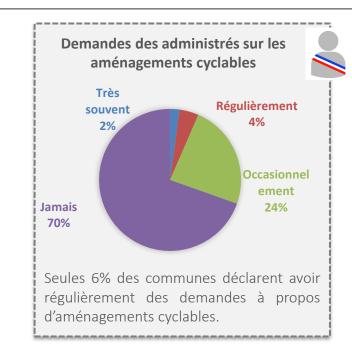


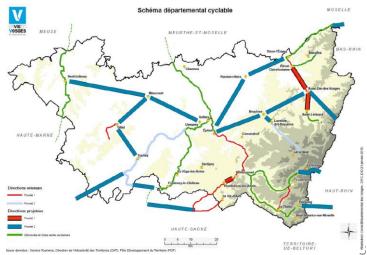
Commune	Aménagement	Longueur	Cyclabilité
Frebécourt – Grande rue	Double-sens cyclable	108 m	Bonne
Gironcourt-sur-Vraine – Grande rue	CVCB	388 m	Bonne
Gironcourt-sur-Vraine – Rue d'Alsace	Voie Verte	1,18 km	Bonne
Gironcourt-sur-Vraine – Rue des Mésanges	Bande cyclable	493 m	Bonne
Neufchâteau – Rue Verdunoise	Bande cyclable	312 m	Bonne
Neufchâteau – Rue du Benelux	Double-sens cyclable	349 m	Bonne
Liffol-le-Grand – Rue de la Corvée Manette	Voie Mixte	671 m	Moyenne
Liaison entre Pompierre et Sartes	Voie Verte	273 m	Moyenne



Des projets d'aménagements cyclables

- La CCOV porte la réalisation en 2022 d'une voie verte entre Neufchâteau et Coussey sur l'emprise de l'ancienne voie ferrée :
 - Une liaison qualitative de 6 km qui reliera Coussey, Frebécourt et la gare de Neufchâteau
 - Un aménagement de type route partagée dans Neufchâteau puis voie verte jusqu'à Coussey
- ✓ D'autres projets ou réflexions des communes :
 - A Gironcourt-sur-Vraine sur l'ancienne voie ferrée
 - Un prolongement de la voie verte de Coussey vers Domrémyla-Pucelle
 - A Neufchâteau, une piste cyclable le long du futur parc des Confluences, des projets route du Benelux et av. du Général de Gaulle ...
- ✓ Le Département des Vosges, à travers son schéma cyclable départemental, propose une offre axée sur le loisir et le tourisme :
 - Une liaison entre Neufchâteau et Mirecourt est fléchée (tracé non identifié à ce jour attente de l'étude PdMS CCOV).
- ✓ La région Grand Est ne s'est pas encore dotée d'un Schéma régional des véloroutes (en réflexion)







Des services vélo encore peu présents sur le territoire

	Présence	Description
Stationnement vélo	+	Stationnements présents dans les principales communes mais en quantité insuffisante (+/- 150 places recensées) – 92% des communes disent ne pas en disposer sur l'espace public – De plus une qualité médiocre avec de nombreux racks à proscrire
Location longue durée de vélos	×	
Location courte durée de vélos	lack	Une location de 6 VAE sera proposée à partir de l'été 2022 par l'OT.
Location solidaire de vélos et véhicule	×	Pour les publics fragiles, Wimmov dispose de VAE, voiture, scooters en location solidaire pendant une période donnée (<6mois).
Loueurs privés	×	
Aide à l'achat de VAE	✓	La CCOV a mis en place une aide à l'achat de VAE depuis 2015. Pour les publics fragiles, Wimmov accorde une aide à l'achat supplémentaire.
Evènements festifs autour du vélo		2 week-end dédiés à la promotion des mobilités douces : la fête du vélo (juin) & La voie verte d'un jour (septembre) avec fermeture de route entre Neufchâteau et Domrémy.
Information sur le vélo utilitaire	×	
Atelier de réparation	lack	Un vélociste à Neufchâteau
Vélobus et écomobilité scolaire	×	
Borne relais technique	×	
Label Accueil Vélo	+	Seuls 5 hébergeurs/restaurateurs, 2 campings, l'office du tourisme, un accompagnateur et un vélociste sont labellisés. Les sites touristiques ne sont pas labellisés. La majorité des labellisés (6) se situent à Neufchâteau.
Association locale de promotion du vélo	×	Club cyclosportif mais pas d'association d'usagers militants. Les associations, membres du réseau FUB, les plus proches sont situés à Chaumont, Épinal et Nancy.





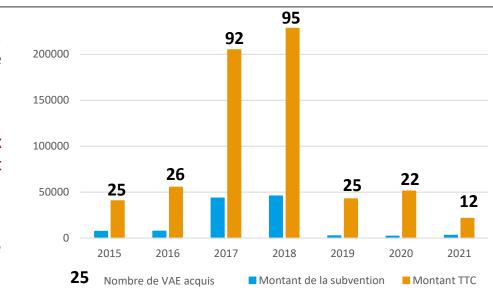






Zoom sur l'aide à l'achat de VAE mise en place depuis 2015

- ✓ Ce dispositif a permis l'acquisition de 297 vélos soit 112 k€ de subventions versées pour une acquisition de matériels de 645 k€ environ.
- ✓ Un engouement observé lors de la fusion des deux anciens EPCI passant de 26 à 92 VAE financés en 2017 et 2018.
- ✓ Des critères de subventionnement liés aux revenus : une subvention accordée allant de 100 à 500 €.





Le profil des bénéficiaires :



55% sont des femmes



45 communes où un achat a été effectué



47 % de retraités 39% d'actifs



35% ont plus de 64 ans 38% ont entre 55 et 64 ans 78%

des bénéficiaires n'auraient pas fait cet achat **sans cette aide** 77%

l'utiliseront davantage pour le loisir, achat, 23% pour les déplacements domicile-travail.

Pour 70%

ce VAE **sera en remplacement** d'un autre véhicule 85%

des bénéficiaires ont fait cet achat localement



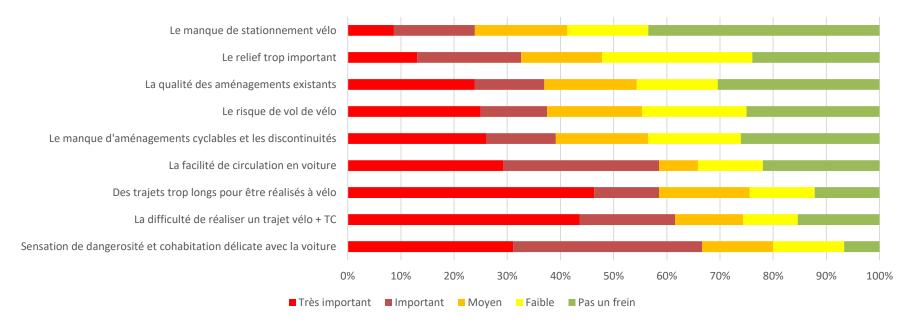


Un usage du vélo, essentiellement de loisir d'après les élus



- ✓ D'après les élus la pratique du vélo est jugée faible voire inexistante pour les motifs utilitaires et plutôt orientée loisirs.
- ✓ Parmi les raisons explicatives c'est la cohabitation et la sensation de dangerosité avec les automobiles qui est le frein le plus important au développement du vélo.
- ✓ Le temps de parcours, la difficulté de combiner plusieurs modes de transports et la distance des trajets à effectuer sont aussi identifiés comme des freins très impactants.

Les freins impactant la pratique du vélo





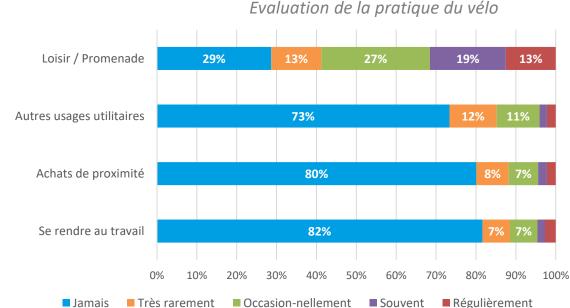


vers le loisir et la promenade confirmée par les enquêtés

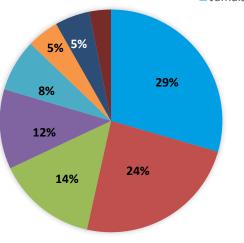


✓ Une pratique cyclable davantage tournée lors des loisirs/promenade : 42% ont une pratique importante (souvent + régulier).

 Pour les autres déplacements, seuls 4% des répondants utilisent leur vélo de façon importante.







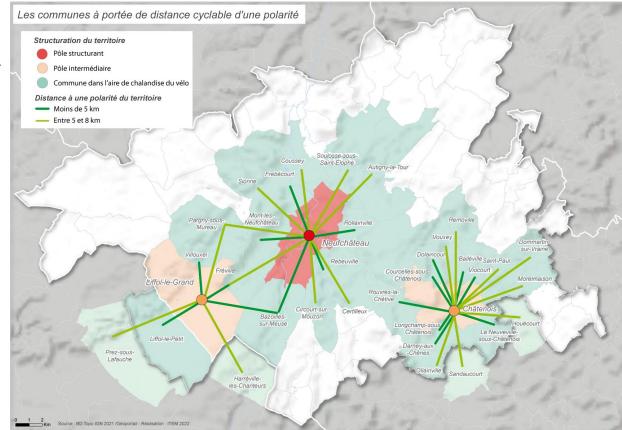
- ✓ Pour les répondants, les raisons qui limitent la pratique du vélo sont :
 - Pour 29%, la circulation et la cohabitation avec la voiture
 - Pour 24%, le manque d'aménagements cyclables



Près de 3 habitants sur 4 habitent à moins de 8 km d'un pôle : une distance compatible à vélo

- ✓ 73 % de la population habite dans une commune située à moins de 8 km d'une polarité :
 - 13 600 habitants (58 %) à moins de 5 km d'une polarité (17 communes)
 - 3 500 habitants (15 %) entre 5 et 8 km d'une polarité
- √ 39 % des actifs et 60 % des scolaires de la CCOV parcourent moins de 8 km pour aller travailler ou à l'école.
- Un potentiel de 600 usagers quotidiens du vélo pour aller travailler ou étudier... dont 50 % au sein de la commune de Neufchâteau en se fixant des pars modales cibles.

Distances	Parts modales cibles du vélo	
	Actifs	Scolaires
< 5 km	10 %	15 %
5-8 km	5 %	5 %



... et un potentiel lié aux autres motifs de déplacements (achats, activités culturelles et sportives, ...) : à raison de 2 déplacements/personne/jour (moyenne nationale pour ces motifs), si 9 % des déplacements dans et autour des polarités sont assurés à vélo (objectif national), c'est 3 500 déplacements quotidiens à vélo en plus!





L'offre de mobilité solidaire

- ✓ Un service de mobilité solidaire depuis septembre 2021 géré par l'association Familles Rurales de Châtenois :
 - Mise en relation de personnes ayant des difficultés de déplacements (PMR, demandeurs d'emplois, captifs ...)
 avec des conducteurs bénévoles.
 - Service payant et soumis à condition de ressources. Les chauffeurs bénévoles sont défrayés.
 - Des déplacements autorisés autour de 80km autour du domicile du bénéficiaire.
- ✓ Un bilan positif, pour les 4 premiers mois de service :
 - 112 courses par 19 bénévoles pour 14 bénéficiaires
 - Principales destinations: Châtenois, Dommartin-sur-Vraine (maison de retraite), Neufchâteau et Rouvres-la-Chétive. Les destinations éloignées (Nancy, Colombey-les-Belles) sont demandées plus ponctuellement.
 - **« Le motif rencontre » est le 1er motif de déplacements (60%)**, puis les RDV médicaux (21%), les courses (15%) et l'administratif (4%).



- ✓ Des services mobilités solidaires complémentaires
 - Une permanence avec un conseiller mobilité de l'association Wimoov : tous les mercredis à la maison France Services de Neufchâteau. (14% des répondants connaissent la permanence).
 - Une page Facebook a été créée par la Mission Locale de la Plaine des Vosges (Neufchâteau, Mirecourt, Vittel ...) afin de favoriser le covoiturage : 1 900 membres.







Les autres solutions de mobilités

- ✓ La CCOV ne possède aucune aire de covoiturage officielle, mais les élus ont signalé des aires de covoiturage informelles.
- ✓ Une pratique du covoiturage limitée d'après l'enquête population : 4% des répondants ont une pratique régulière du covoiturage.
- ✓ Aucun Plan de Mobilité Employeur recensé sur la CCOV qui pourrait actionner le levier du covoiturage.
- ✓ Des applications de mise en relation sur lesquelles s'appuyer :
 - Le calculateur d'itinéraire régional (Fluo.eu) intègre des propositions de covoiturage dans ses solutions de mobilités (trajet des plateformes Karos, Blablacar, blablacar Daily et Mobicoop).

Espace de covoiturage informel		
Commune	Nombre de places	Emplacement
Grand	20	Place de la Fontaine
Certilleux	4	Place de la Mairie
Châtenois	15	Parking péage autoroute
Frebécourt	6	Rue du Pont
Neufchâteau	5	Entrée ville (route de Liffol)
		parking de Leclerc

- ✓ Aucune offre de véhicule en autopartage n'existe sur le territoire, hors plateforme entre particuliers.
- ✓ Une politique amorcée en termes d'électromobilité : 2 IRVE publiques à Neufchâteau (3 sont en projet à Châtenois, Liffol-le-Grand et Neufchâteau) et une offre complétée par des bornes privées (centre E.Leclerc, ...).
- ✓ Le syndicat départemental d'électricité des Vosges prévoit +/-8 IRVE pour la CCOV à travers son schéma directeur.
- ✓ Couverture numérique et non mobilité : des secteurs encore dépourvus de fibre optique (28% des habitants). L'arrivée progressive du très haut débit peut permettre de répondre aux besoins liés au développement du télétravail et des services à distance. La CCOV dispose d'un espace de co-working à l'Espace de travail partagé de Châtenois.





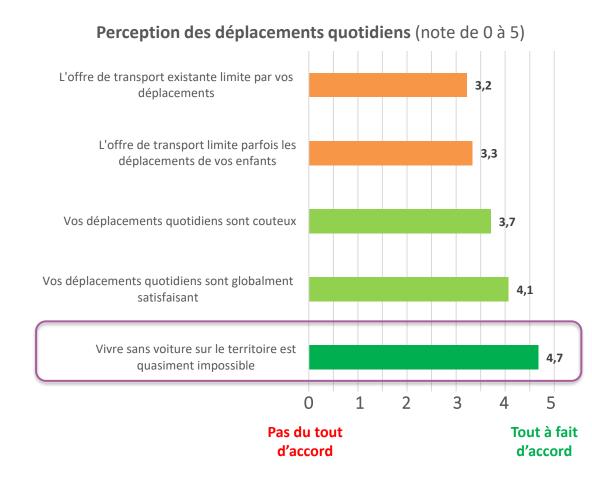
Les enjeux pour la suite de l'étude



Quelle perception des répondants vis-à-vis de leurs déplacements ?



- ✓ Les répondants sont quasi-unanines : vivre sans voiture sur le territoire est quasiment impossible (note de 4,7/5).
 - Une affirmation qui est régulièrement mise en avant dans les territoires ruraux où l'usage de la voiture est prédominant et les solutions alternatives limitées.
- Une forte utilisation de la voiture montrant :
 - Des déplacements coûteux (3,7/5)
 - Une offre de transport alternative limitant les déplacements (3,2/5) ainsi que ceux des enfants (3,3/5)
- ✓ Or, il n'y a pas une insatisfaction marquée puisque les répondants estiment que leurs déplacements sont satisfaisants avec une note de 4,1/5.

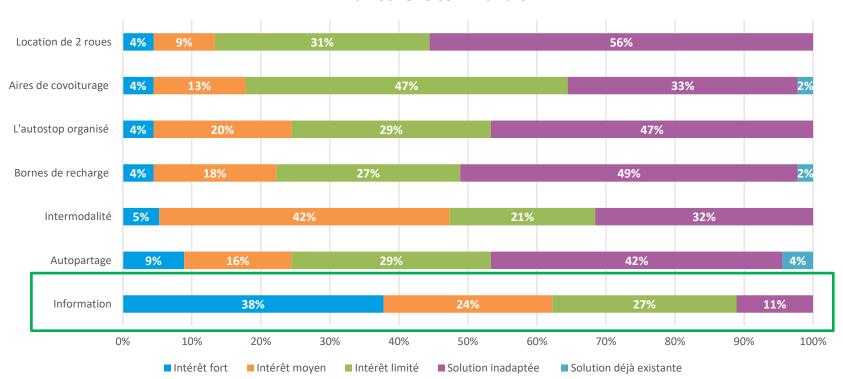




Communiquer davantage sur les solutions de mobilité présentes sur le territoire selon les élus



Pertinences des solutions suivantes à l'échelle communale



Selon les élus des communes, les solutions de mobilité à développer :

- Mieux communiquer sur l'offre de mobilité disponible constitue la principale attente émise par les répondants
- L'autopartage et le développement de l'intermodalité sont les 2 autres pistes plébiscitées.

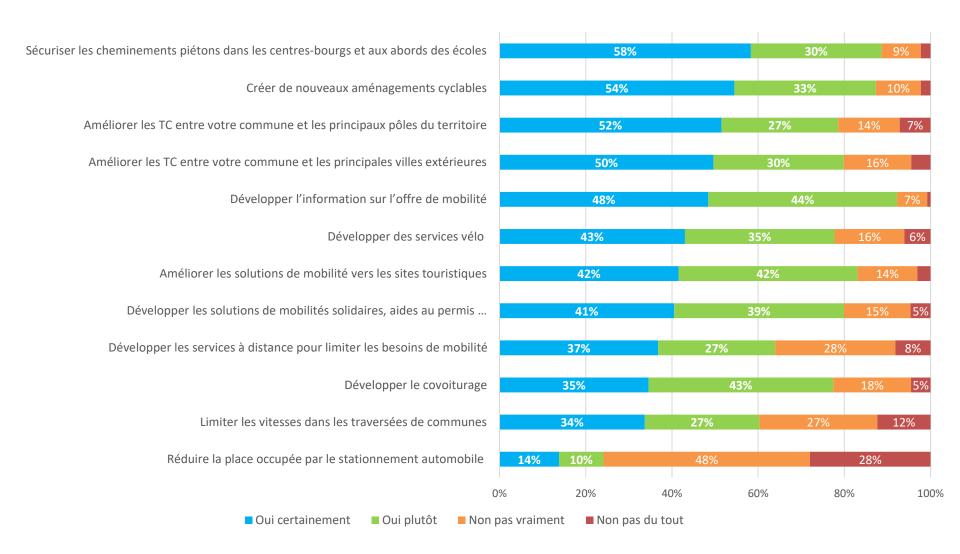




La sécurisation piétonne et le développement des aménagements cyclables plébiscités



Les solutions de moblité à développer sur le territoire







Des potentialités de report modal « déclarées » surtout en direction des modes actifs



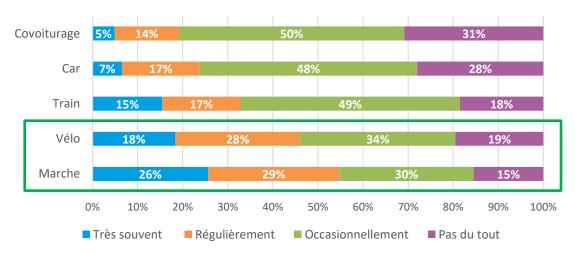
✓ Si des améliorations étaient apportées, les répondants seraient prêts à utiliser davantage :

- Les modes actifs avec une utilisation régulière (très souvent + régulière) : 55% pour la marche à pied, 46% pour le vélo
- Le covoiturage n'apparaît pas comme une solution pouvant répondre aux besoins de déplacements quotidiens des enquêtés

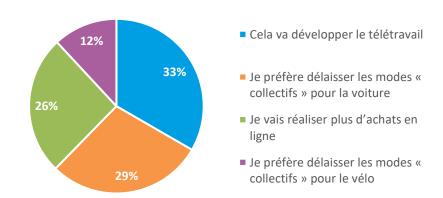
✓ Un impact de la COVID 19 sur les futures pratiques de mobilité à prendre en compte :

- Privilégier le télétravail (33%)
- Délaisser les « modes collectifs » pour la voiture (29%).

Si une amélioration de l'offre est apportée ...



Impact du covid sur les futures pratiques de mobilité









Contact ITEM Etudes & Conseil:

Geoffroy Brischoux

Chef de projet

Tél: 03 81 83 24 71 - 06 62 67 43 09

Brischoux@item-conseil.fr