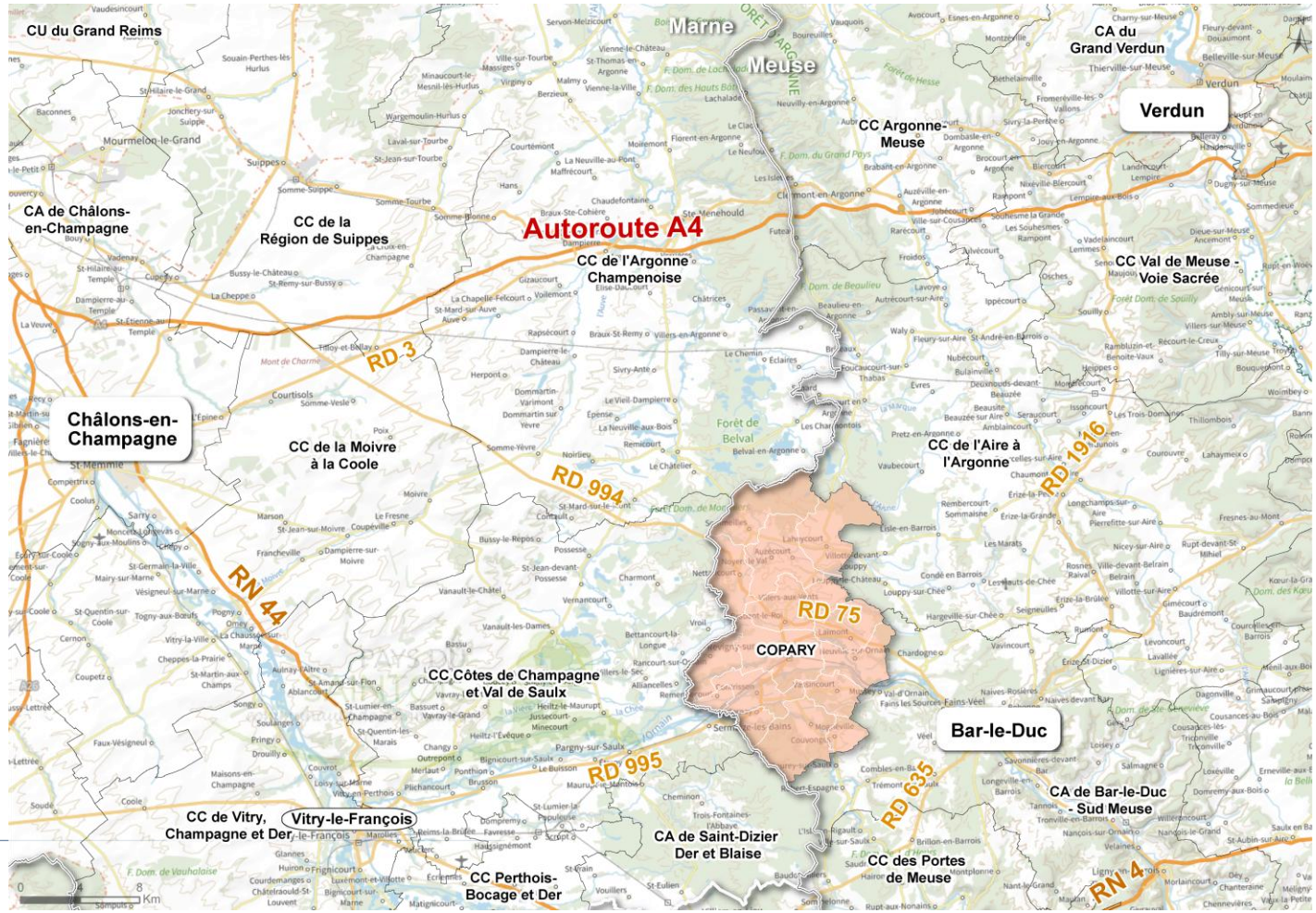


COPARY
Communauté de Communes du Pays de Revigny

Elaboration du Plan de Mobilité Simplifié

Communauté de Communes du Pays de Revigny

Document arrêté au Conseil Communautaire du 25 septembre 2025

item CONSEIL EN MOBILITÉ

Siège (Besançon)
ITEM Etudes & Conseil
27 rue Clément Marot – Parc Astrea - 25000 Besançon
Tél. : 03 81 83 24 71
contact@item-conseil.fr

Sommaire

Contexte et objectifs de l'étude p. 5
Le Plan de Mobilité Simplifié p. 6
Les objectifs de l'étude p. 7
Caractéristiques de la mobilité dans les territoires ruraux p. 9

PARTIE A – Le diagnostic p. 10

1. Contexte territorial p. 11
1.1. Organisation du territoire p. 12
1.2. Les pratiques de déplacements p. 18
1.3. Les déplacements des actifs p. 21
1.4. Les déplacements des scolaires p. 25

2. Le réseau viaire et le stationnement p. 26
2.1. Le réseau viaire p. 27
2.2. L'accidentologie routière p. 32
2.3. Les dispositifs de pacification de la circulation p. 33
2.4. Le stationnement sur le territoire p. 35

3. Les transports collectifs et l'intermodalité p. 36
3.1. L'organisation de l'offre de transport sur le territoire p. 37
3.2. L'offre de transport ferroviaire p. 38
3.3. l'offre de transport routière p. 43
3.4. Les attentes des élus sur l'amélioration de l'offre de transport p. 47
3.5. Comparatif détaillé entre les TC et la voiture p. 48
3.6. La communication sur l'offre de transport p. 49
3.7. L'offre de transport scolaire p. 50
3.8. Synthèse de l'offre TC régulière à l'échelle du territoire p. 51

4. Les modes actifs p. 52
4.1. Caractéristiques générales de la pratique cyclable p. 53
4.2. Les itinéraires cyclables de loisir p. 54
4.3. Les aménagements cyclables p. 56
4.4. Les services vélos p. 57
4.5. La perception de la pratique cyclable p. 59
4.6. Les potentialités de déplacement à vélo p. 60
4.7. Les cheminements piétons p. 61

Sommaire

5. Alternatives à l'autosolisme et nouvelles mobilités p. 62
5.1. Les solutions alternatives à l'autosolisme p. 63
5.2. Le dispositif Roul'en Meuse p. 64
5.3. La pratique du covoiturage p. 66
5.4. La mobilité électrique p. 67

6. Attentes et enjeux p. 68
6.1. Attentes et enjeux p. 69
6.2. Synthèse du diagnostic p. 71

7. Annexe sur les résultats de l'enquête élus p. 72

PARTIE B – La stratégie de mobilité p. 78

1. Les enjeux issus de l'atelier de concertation sur le diagnostic du PDMs p. 79

2. Un premier atelier à destination des élus p. 80
2.1. Les pistes d'actions qui ont fait consensus dans l'atelier n°2 – ELUS p. 81
2.2. Les pistes d'actions retenues par 75 % des groupes lors de l'atelier n°2 – ELUS p. 82
2.3. Les pistes d'actions en débat retenues par 50 % des groupes lors de l'atelier n°2 – ELUS p. 83
2.4. Les pistes d'actions écartées par 75 % ou plus des groupes lors de l'atelier n°2 – ELUS p. 84

3. Un second atelier à destination de la population p. 85

4. La stratégie de mobilité issue des deux ateliers p. 86

5. Proposition de stratégie de mobilité du bureau d'études au COPIL p. 91

6. Arbitrage du COPIL et de la Conférences des Maires p. 93

Sommaire

PARTIE C – Le plan d'actions p. 95

Les 12 actions déclinées en 3 axes d'intervention p. 96

Le contenu des fiches actions p. 97

AXE 1 : Développer l'offre de transports collectifs et l'intermodalité p. 98

ACTION 1 – Développer l'offre de transports collectifs p. 99
ACTION 2 - Développer l'intermodalité et l'attractivité de la gare de Revigny p. 102
ACTION 3 - Identifier et aménager des points de rencontre mobilité p. 105

AXE 2 : Mieux communiquer et informer sur les mobilités alternatives p. 107

ACTION 4 - Agir sur le développement et la pratique du covoiturage p. 108
ACTION 5 - Développer l'autostop organisé p. 111
ACTION 6 - Créer un guide mobilité à l'échelle de la COPARY rassemblant toutes les offres et services de mobilité disponibles p. 112
ACTION 7 - Organiser des évènements autour de la mobilité pour sensibiliser aux solutions alternatives de mobilité p. 115
ACTION 8 - Encourager et accompagner le développement de services de proximité itinérants et/ou à distance p. 118

AXE 3 : Répondre au manque d'infrastructures vis-à-vis des modes actifs et la sécurisation de la pratique p. 120

ACTION 9 - Développer la pacification pour faciliter et sécuriser la circulation des modes doux dans les centre-bourgs p. 121
ACTION 10 - Développer les parcours piétons p. 128
ACTION 11 - Mettre en œuvre les itinéraires cyclables définis dans le maillage du Schéma Directeur Cyclable du PETR du pays Barrois p. 132
ACTION 12 - Adapter les aménagements favorables aux modes actifs à l'activité agricole du territoire p. 133

Synthèse : pilote et coûts de mise en œuvre des actions p. 134

Contexte et objectifs de l'étude

Le Plan de Mobilité Simplifié

Les objectifs du plan de mobilité simplifié

Le Plan De Mobilité Simplifié (PDMs) **est un document qui détermine les principes régissant l'organisation de la mobilité des personnes et du transport des marchandises, la circulation et le stationnement sur le territoire d'une Autorité Organisatrice de la Mobilité** (AOM). La Communauté de Communes du Pays de Revigny-sur-Ornain (COPARY) s'est saisie 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 de façon à améliorer les conditions de déplacements des habitants tout en valorisant et développant les modes de déplacements alternatifs à l'autosolisme et en limitant sa dépendance.

Il vise à contribuer à la diminution des émissions de gaz à effet de serre liées au secteur des transports, selon une trajectoire cohérente avec les engagements de la France en matière de lutte contre le changement climatique, à la lutte contre la pollution de l'air et la pollution sonore ainsi qu'à la préservation de la biodiversité. Il est réalisé autour de 7 principes :

- **Démarche volontaire**
- **Souple** : thématiques à aborder et processus d'élaboration peu cadrés
- **Indépendant juridiquement** : pas de lien juridique avec d'autres plans ou documents d'urbanisme
- **Mutualisable** : le contenu du plan peut être valorisé lors d'autres démarches et se traduire dans différents documents abordant la mobilité directement ou non (ex : PCAET…)
- **Adapté au territoire** : il reflète les enjeux et les actions en faveur des mobilités existantes et à venir sur un périmètre précis
- **Partenarial** : il permet de réunir acteurs publics, privés et issus de la société civile concernés par son élaboration
- **Participatif** : il inclut la participation d'un large public mais sans enquête publique obligatoire

Le PDMs n'a pas de caractère obligatoire : il s'agit d'une liberté d'action offerte aux acteurs du territoire. **La volonté locale d'élaborer et de mettre en œuvre le plan est d'ailleurs un élément clé de la réussite de la démarche**. **Le cadre juridique du plan de mobilité simplifié laisse une latitude importante aux AOM pour l'adapter aux besoins, aux enjeux, aux moyens et aux actions de leur territoire**. Le PDMs de la COPARY se devra d'être pragmatique et d'identifier les réponses adaptées au territoire.

Les objectifs de l'étude

Les objectifs de ce plan de mobilité simplifié

Les objectifs de cette étude sont multiples :

- **Permettre à la COPARY de disposer d'un diagnostic actualisé quant à l'adéquation entre offre, besoins et pratiques de déplacements, sur et en interaction avec le territoire ;**

- **Définir une stratégie globale de mobilité adaptée aux différentes échelles de déplacements** (communes vers pôles de proximité, territoire, lien avec l'extérieur) **et publics cibles** (actifs, captifs, …) **en intégrant les spécificités locales de façon à permettre :**

  - À chacun de se déplacer pour les besoins les plus courants ;

  - De valoriser et développer les modes de déplacement alternatifs à l'autosolisme en limitant sa dépendance ;

  - Et d'insuffler un changement des comportements pour certains usagers.

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 étude constituera un réel outil programmatique :

- **Elle aboutira à une feuille de route opérationnelle en matière de mobilité à l'échelle du territoire …**

- **… Qui sera traduite sous la forme d'un plan d'actions opérationnel, pragmatique et cohérent face aux réalités territoriales, à ses ambitions et à ses moyens.**

Les objectifs de l'étude

Le déroulé de l'étude

La mission en trois phases avec les éléments saillants attendus présentés ci-contre s'appuie sur une concertation importante.
Dans le cadre de la phase de diagnostic, la phase de concertation a été réalisée de la façon suivante :

- **Avec les acteurs institutionnels en entretien individualisé.**
- **Une enquête auprès des 16 communes** *(100 % des communes ont répondu)*

Sur les pratiques de déplacements des administrés, la perception des conditions de circulation, de stationnement et des différents modes de déplacement alternatif à la voiture, les attentes des élus sur l'amélioration des mobilités sur le territoire, …

Phase 1 - Diagnostic de la mobilité sur le territoire

- Disposer d'un **diagnostic** quant à **l'adéquation entre offre, besoins et pratiques de déplacements**, sur et en interaction avec le territoire ;
- Visualiser les **carences et dysfonctionnements existants.**

Phase 2 - Stratégie et plan d'actions du PDMs

Définir une stratégie globale de mobilité induite par un nécessaire changement des comportements et adaptée aux spécificités et besoins locaux :

- **A différentes échelles** (communes vers pôles de proximité, territoire, lien avec l'extérieur) ;
- **En fonction des publics cibles** (actifs, captifs, …).

Phase 3 - Le plan d'actions et la formalisation du PDMs

Construire une feuille de route opérationnelle en matière de mobilité

- Traduite sous la forme d'un **programme de mesures adaptées** aux besoins et en adéquation avec les finances locales, préoccupations écologiques et sociales, propres au territoire.

Caractéristiques de la mobilité dans les territoires ruraux

Une mobilité dans les territoires ruraux présentant certaines tendances de fond :

Des déplacements plus longs en distance, mais pas en temps

… mais aussi une part importante de déplacements courts

Une rationalisation des déplacements

… et une immobilité plus forte qu'ailleurs, notamment pour les personnes âgées

Une part importante de l'usage de la voiture

Un faible usage des transports collectifs, hors transports scolaires

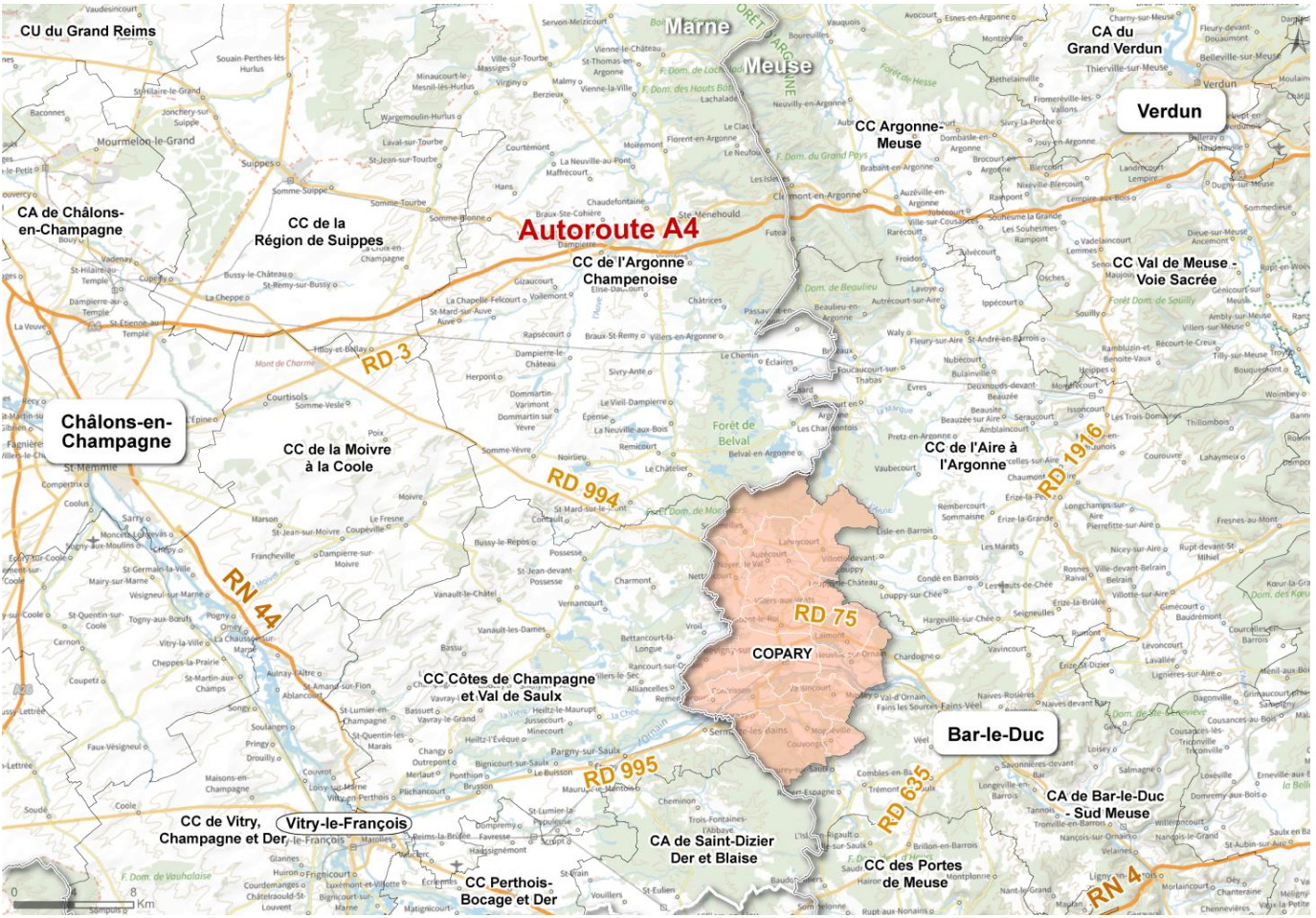
PARTIE A
Le diagnostic

1. Contexte territorial

L'organisation territoriale joue un rôle fondamental dans les pratiques de mobilité : la démographie ainsi que la localisation des polarités, des services, des zones d'emplois et d'études et les distances à parcourir peuvent en effet favoriser l'usage des modes de déplacements motorisés pour des trajets de longues distances, au détriment des modes de déplacements doux.

1.1 Organisation du territoire

Un territoire rural meusien limitrophe sous influence de Bar-le-Duc



La COPARY est une intercommunalité de **16 communes** comportant près de **7 100 habitants,** structurée par la commune de **Revigny-sur-Ornain.**

Un territoire situé dans le département de la **Meuse** et **limitrophe avec la Marne.**

Une polarisation de la COPARY par la **CA Bar-le-Duc Sud Meuse, structurant les déplacements des habitants du territoire.**

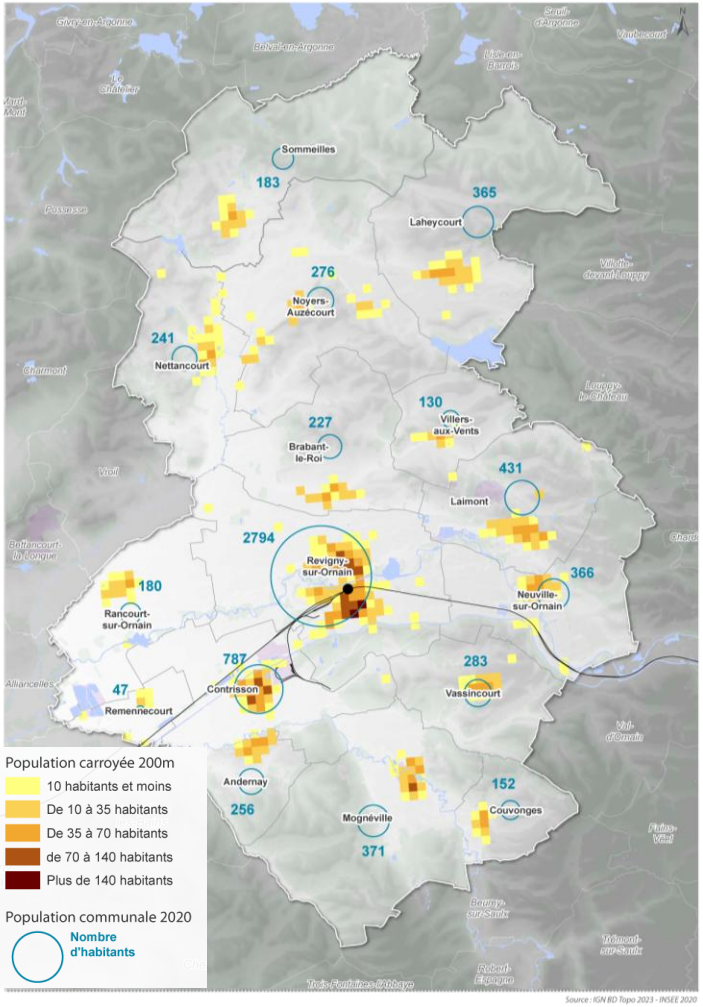
Des **infrastructures routières** favorisant les **déplacements en voiture au sein du territoire et vers les polarités externes** (RD994 et RD995).

- Un temps de parcours en voiture d'environ **25 minutes** pour se rendre à **Bar-le-Duc depuis Revigny-sur-Ornain ;**
- Environ **35 minutes** pour accéder à Saint-Dizier ;
- Près de **40 minutes** pour rejoindre Vitry-le-François ;

L'accès aux **pôles régionaux,** comme **Reims, Nancy et Metz** nécessite des **temps de trajets plus importants** (de 1 à 2h en voiture).

1.1 Organisation du territoire

Un territoire très faiblement peuplé



Une évolution de la population en période diurne légèrement déficitaire :

Un territoire qui conserve une grande partie de sa population avec une baisse de 14 % de la population en journée.

Une population moyenne de 443 habitants par communes, mais Revigny-sur-Ornain concentre à elle seule 2 794 habitants, soit 39 % de la population du territoire. Contrisson arrive en deuxième place avec 787 habitants, soit 11 % des habitants de la COPARY.

Globalement, les communes sont très faiblement peuplées : 88 % des communes possèdent moins de 500 habitants.

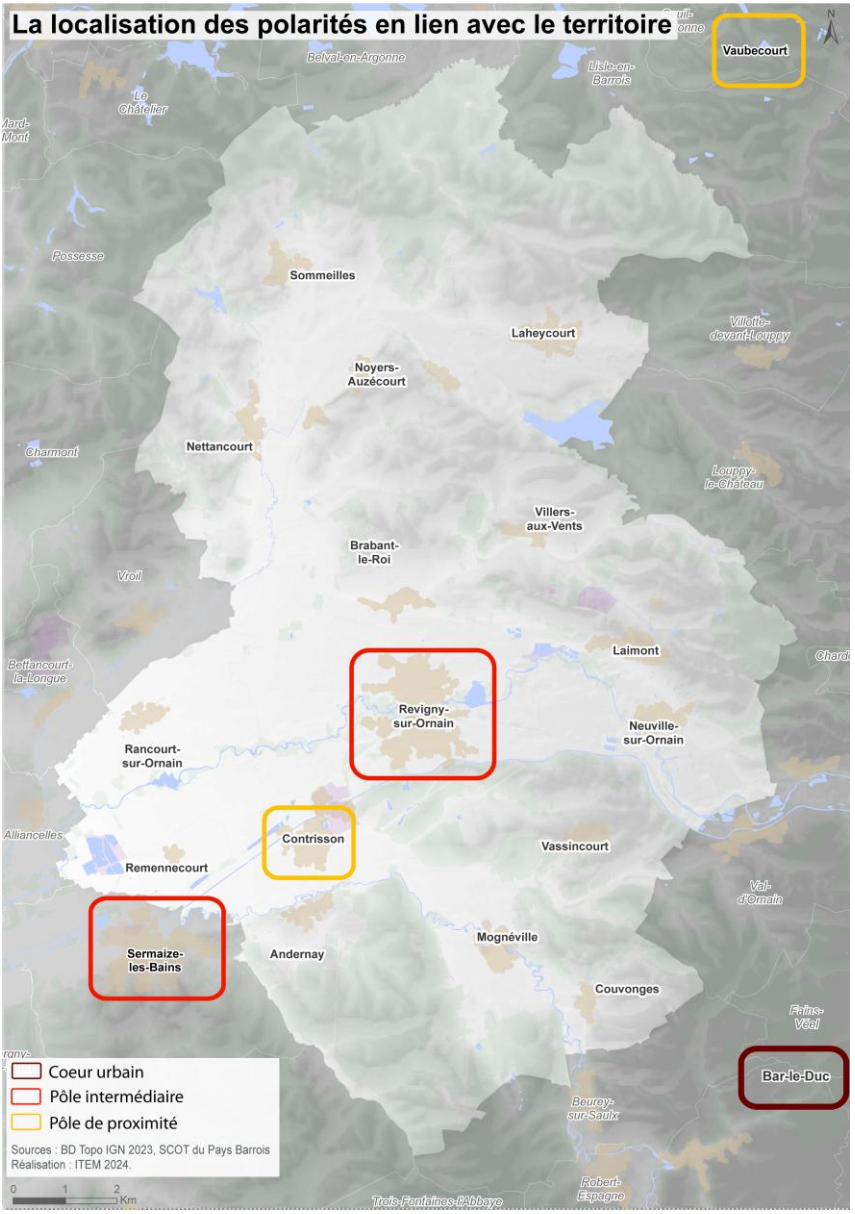
Un territoire rural présentant une très faible densité démographique avec 38,4 habitants / km², un facteur défavorable pour le développement des transports en commun et de la pratique cyclable. La densité de population est variable entre les communes, de 9,7 habitants / km² à Sommeilles jusqu'à 144,6 habitants / km² à Revigny-sur-Ornain.

L'évolution démographique affiche une régression comparable au phénomène observé sur la Meuse *(- 0,88 % / an entre 2015 et 2020 sur la COPARY, contre – 0,91 % / an sur la Meuse).*

Données démographiques (INSEE 2020)	
Population permanente	**7 089 hab.** Meuse : 545 209 // Région Grand-Est : 234 601
Commune la plus peuplée	**Revigny-sur-Ornain : 2 794 hab.**
Evolution démographique (2015-2020)	**COPARY : -0,88 % / an** Meuse : -0,91 % / an // Région Grand-Est : +0,03 % / an
Densité de population	**COPARY : 38,4 hab. / km²** Meuse : 29,5 hab. / km² // Région Grand-Est : 96,8 hab. / km²
Part > 75 ans	**COPARY : 10,1 %** Meuse : 10,6 % // Région Grand-Est : 9,4 %
Part < 18 ans	**COPARY : 20,9 %** Meuse : 20,5 % // Région Grand-Est : 20,3 %

2.1 Organisation du territoire

Une offre de services induisant des déplacements vers Revigny-sur-Ornain et Bar-le-Duc



Revigny-sur-Ornain est identifiée comme pôle intermédiaire dans le SCOT du Pays Barrois.

Elle concentre l'essentiel de l'offre de service à l'échelle du territoire, ainsi que la moitié de l'offre d'emploi de la COPARY alors qu'elle possède 39 % de la population. Elle apparaît donc comme **le pôle principal en interne de la COPARY**.

Contrisson est identifié comme un pôle de proximité, mais elle dispose d'une offre plus limitée de services et d'emplois, avec 20 % des emplois de la COPARY, pour 11 % de la population, qui ne peut assurer les besoins de déplacements de l'ensemble de la population.

Sur les autres communes de la COPARY, l'offre de service se limitent généralement à un équipement sportif, voire à un commerce de proximité, contraignant les habitants à se déplacer vers Revigny-sur-Ornain, Contrisson ou vers les polarités externes.

En effet, nombre de déplacements sont réalisés vers des pôles extérieurs proposant une offre plus diversifiée de service.

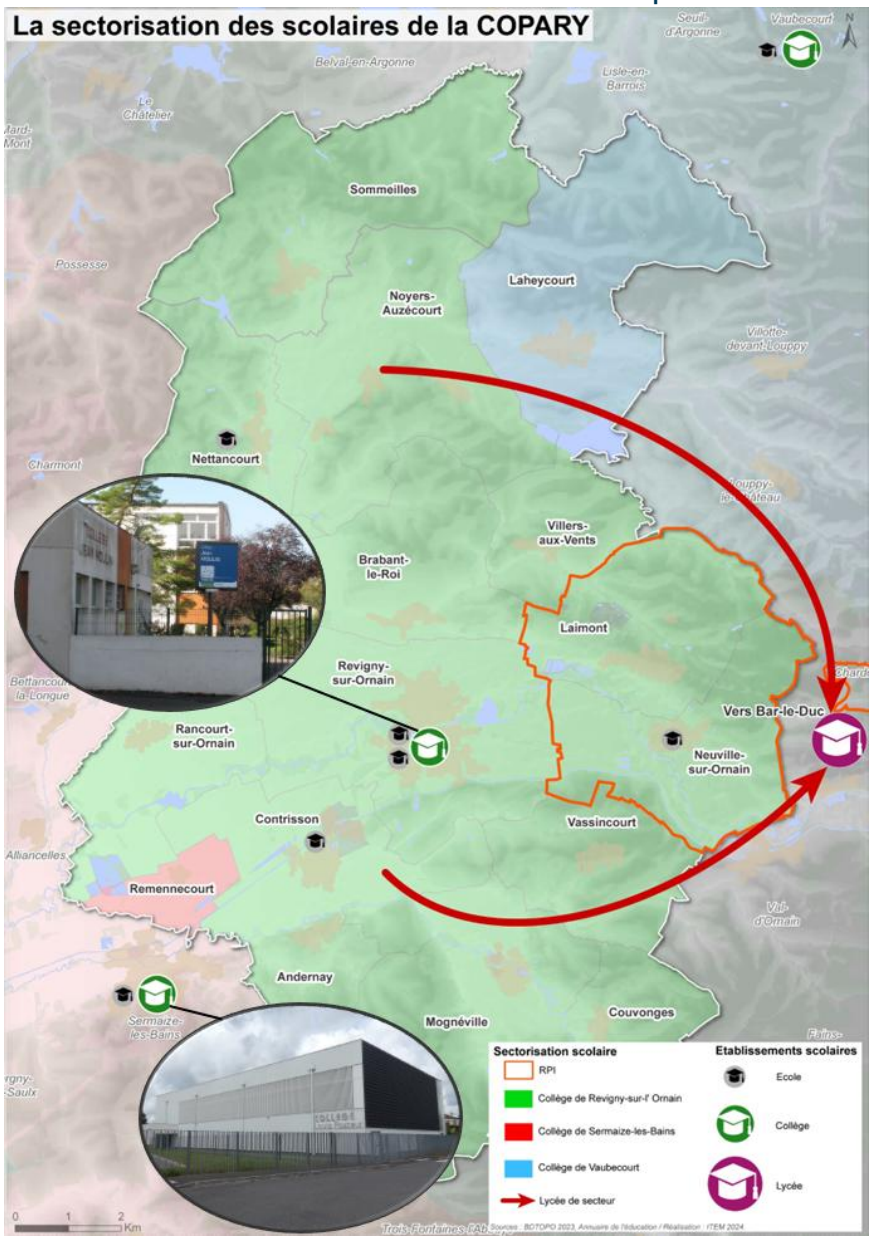
Bar-le-Duc est la principale polarité extérieure du territoire, bénéficiant d'un ensemble complet de services à la population, notons également l'influence de Vitry-le-François.

Sermaize-les-Bains et Vaubecourt possèdent une offre de service qui peut attirer une partie de la population de la COPARY pour des besoins spécifiques (collège, ...).

Une organisation locale centrée sur le pôle intermédiaire de Revigny-sur-Ornain et du pôle de proximité de Contrisson, ainsi que des pôles extérieurs qui favorise des déplacements motorisés du fait des distances à parcourir.

1.1 Organisation du territoire

Une offre scolaire favorisant les déplacements motorisés



Une offre scolaire élémentaire qui se concentre sur un faible nombre de communes, avec 4 communes sur 16 qui disposent d'une école élémentaire.

Un regroupement pédagogique intercommunal (RPI) est présent sur le territoire et englobe les communes de Neuville-sur-Ornain, Laimont ainsi que Chardogne, située à l'extérieur du territoire.

Les collégiens de la COAPRY sont répartis entre 3 collèges :

1 collège situé à Revigny-sur-Ornain, avec une aire d'attraction s'étendant sur 88 % des communes du territoire.

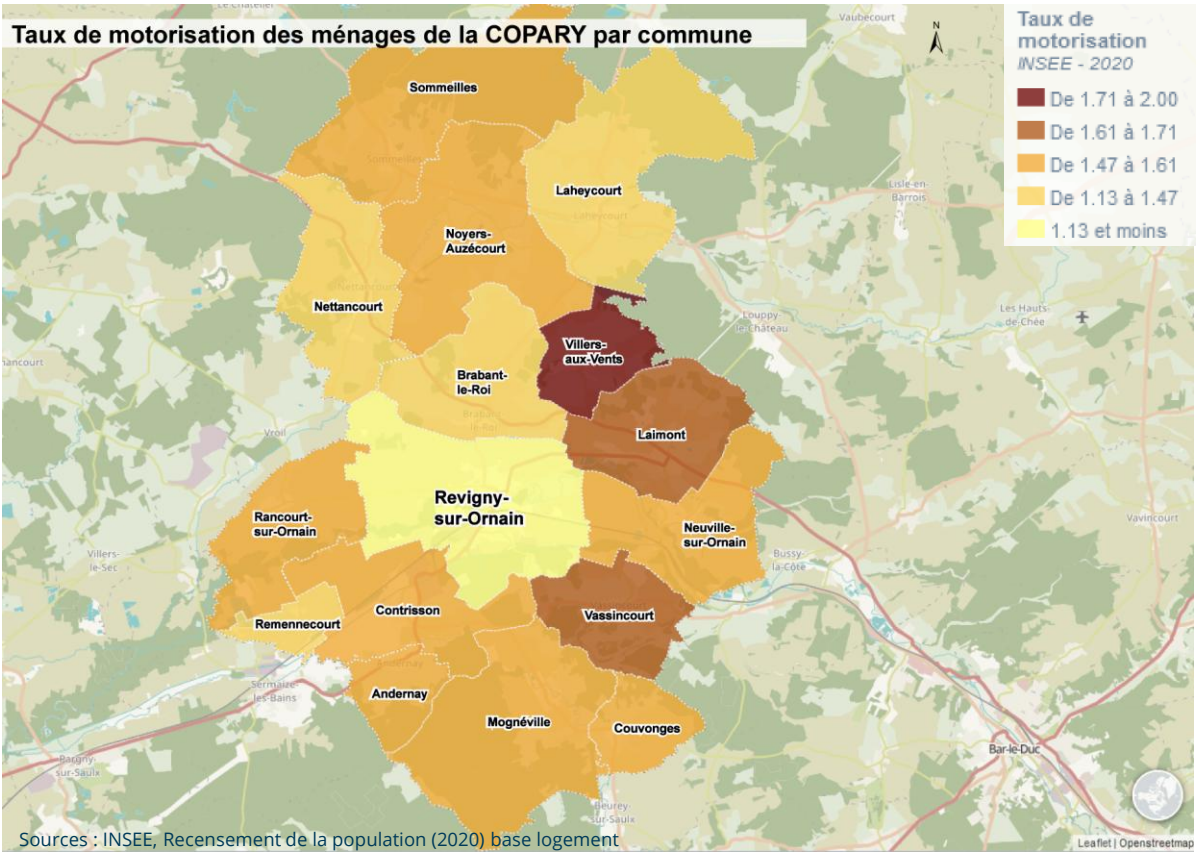
Les collégiens de Laheycourt sont affectés au collège de Vaubecourt, tandis que ceux de Remennecourt sont affectés au collège de Sermaize-les-Bains.

L'ensemble des lycéens du territoire doivent se déplacer vers Bar-le-Duc pour étudier.

L'organisation des établissements scolaires implique des trajets souvent importants pour les élèves, favorisant des déplacements motorisés, que ce soit en voiture ou en car scolaire, et contraignant à l'inverse les possibilités de déplacement à vélo.

1.1 Organisation du territoire

Un équipement des ménages en voiture plus important qu'à l'échelle de la Meuse



Sources : INSEE, Recensement de la population (2020) base logement

Le taux de motorisation définit le nombre de véhicules motorisés détenus en moyenne par un ménage.

A l'échelle de la COPARY, le taux de motorisation moyen est de 1,39, un taux supérieur à celui observé sur la Meuse (1,35) et sur la Région Grand Est (1,29). Un équipement en voiture qui témoigne de la place centrale de ce mode de déplacement sur le territoire.

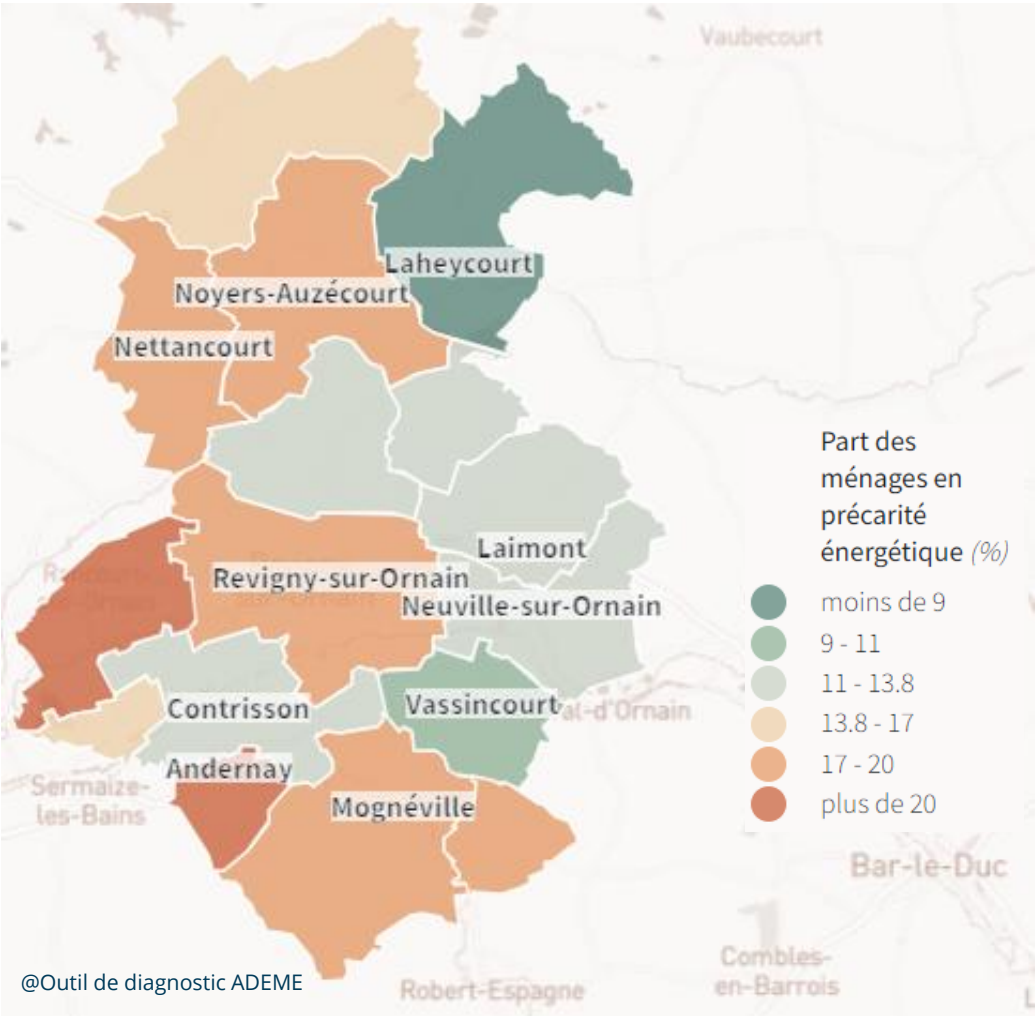
Un taux disparate entre les communes : avec un taux minimal de 1,13 sur Revigny-sur-Ornain et un pic maximal de 2 atteint à Villers-aux-Vents.

43 % des ménages du territoire sont multi motorisés. Une valeur comparable aux données observées à l'échelle du Département (41 % des ménages).

11,7 % des ménages sont non motorisés à l'échelle de la COPARY. Ces ménages sont alors dépendants des offres de mobilité alternatives pour assurer leurs déplacements.

1.1 Organisation du territoire

Près de 16 % des ménages du territoire en situation de précarité énergétique



@Outil de diagnostic ADEME

La précarité énergétique mobilité chez les ménages englobe les 30 % des ménages les plus pauvres consacrant au moins 4,5 % de leurs revenus pour les dépenses en carburants de leur véhicule.

Une part non négligeable des ménages du territoire rencontre des difficultés pour se déplacer

15,8 % des ménages de la COPARY sont en situation de précarité énergétique pour la mobilité, soit 2 points au-dessus de la moyenne nationale (13,8 %).

Cette situation touche plus de la moitié du territoire : 56 % des communes du territoire possède en effet une part des ménages en situation de précarité énergétique mobilité supérieure au taux national.

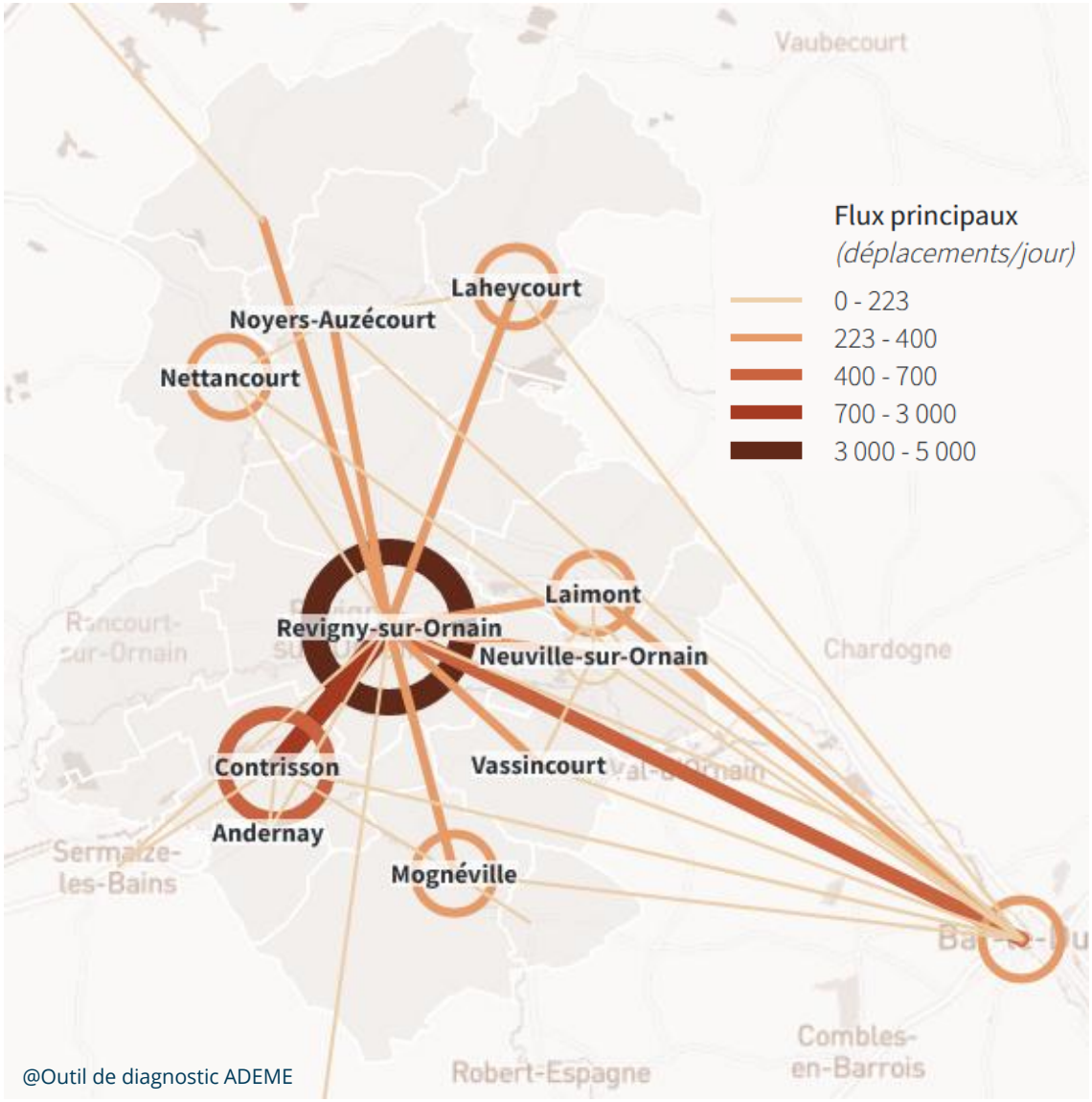
Mais toutes les communes ne sont pas affectées au même degré de précarité, avec un minimum de 8,9 % des ménages en situation de précarité à Laheycourt et un pic atteint à Andernay avec un quart des ménages concernés. À Revigny-sur-Ornain, 19 % des ménages sont concernés par cette situation.

En parallèle, plus de 11 % des ménages du territoire ne sont pas motorisés, tandis que certaines communes possèdent un faible taux de motorisation, comme à Revigny-sur-Ornain avec un taux de 1,13.

Le coût du carburant pour les ménages les plus précaires et l'absence de véhicule pour une part des ménages peut provoquer des difficultés pour se déplacer chez une partie de la population.
Une précarité mobilité pouvant être remédiée via des solutions de mobilités alternatives (TàD à destination des publics vulnérables, garage solidaire, aides financières, ...)

1.2 Les pratiques de déplacements

Des flux tous motifs principalement en lien avec Revigny-sur-Ornain et en interne des communes



@Outil de diagnostic ADEME

L'outil de diagnostic mobilité développé par l'ADEME est un outil expérimental d'aide à la décision.
Il s'appuie sur un panel de bases de données (Enquête mobilité nationale, INSEE, ...).
Pour les pratiques de déplacement, des tendances sont obtenues par modélisation.

En se basant sur les 41 flux tous motifs principaux modélisés par l'outil de diagnostic mobilité, qui représentent 58 % des déplacements théoriques du territoire :

63 % des déplacements tous motifs confondus sont effectués en lien avec Revigny-sur-Ornain. Ces flux sont partagés équitablement entre ceux qui se déplacent au sein de Revigny-sur-Ornain et les flux intercommunaux.

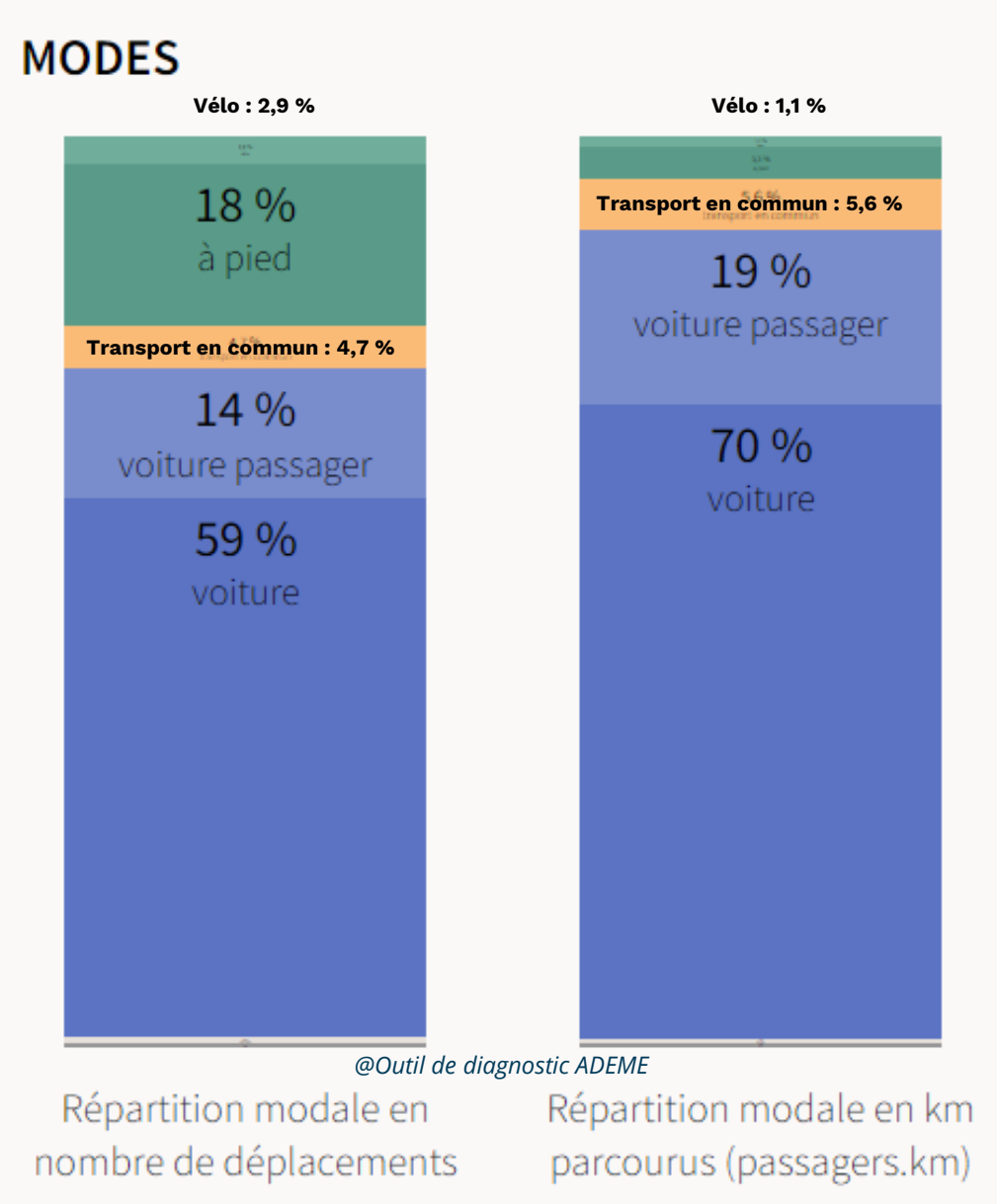
Revigny-sur-Ornain // Contrisson est la principale liaison intercommunale identifiée et représente 7 % des flux tous motifs.

44 % des déplacements tous motifs en lien avec le territoire sont effectués à l'intérieur des communes. Cette tendance est à relativiser avec le poids des déplacements internes à Revigny-sur-Ornain : 69 % des flux intracommunaux identifiés le sont sur cette commune.

Bar-le-Duc est la 1ère commune d'interaction externe avec la COPARY, représentant 16 % des flux en lien avec le territoire. Une attractivité cohérente au regard de l'offre de services et d'emploi présente sur la commune.

1.2 Les pratiques de déplacements

La voiture est le principal mode de déplacements des habitants de la COPARY



La modélisation développée par l'ADEME permet de dégager des tendances sur les pratiques de déplacements en lien avec la COPARY, tous motifs confondus.

La voiture ressort comme le mode de déplacement dominant chez la population de la COPARY.

73 % des déplacements s'effectuent en voiture, que ce soit en tant que conducteur ou en tant que passager, pour 89 % des distances parcourues, ce qui souligne la dépendance de la population à ce mode de déplacement au regard des distances importantes à parcourir pour les besoins du quotidien.

La marche apparaît comme le deuxième mode de déplacement privilégié par la population de la COPARY avec 18 % de part modale. Ce mode est néanmoins réservé pour les déplacements de courtes distances : 3,3 % des distances parcourues en lien avec le territoire sont effectués à pied.

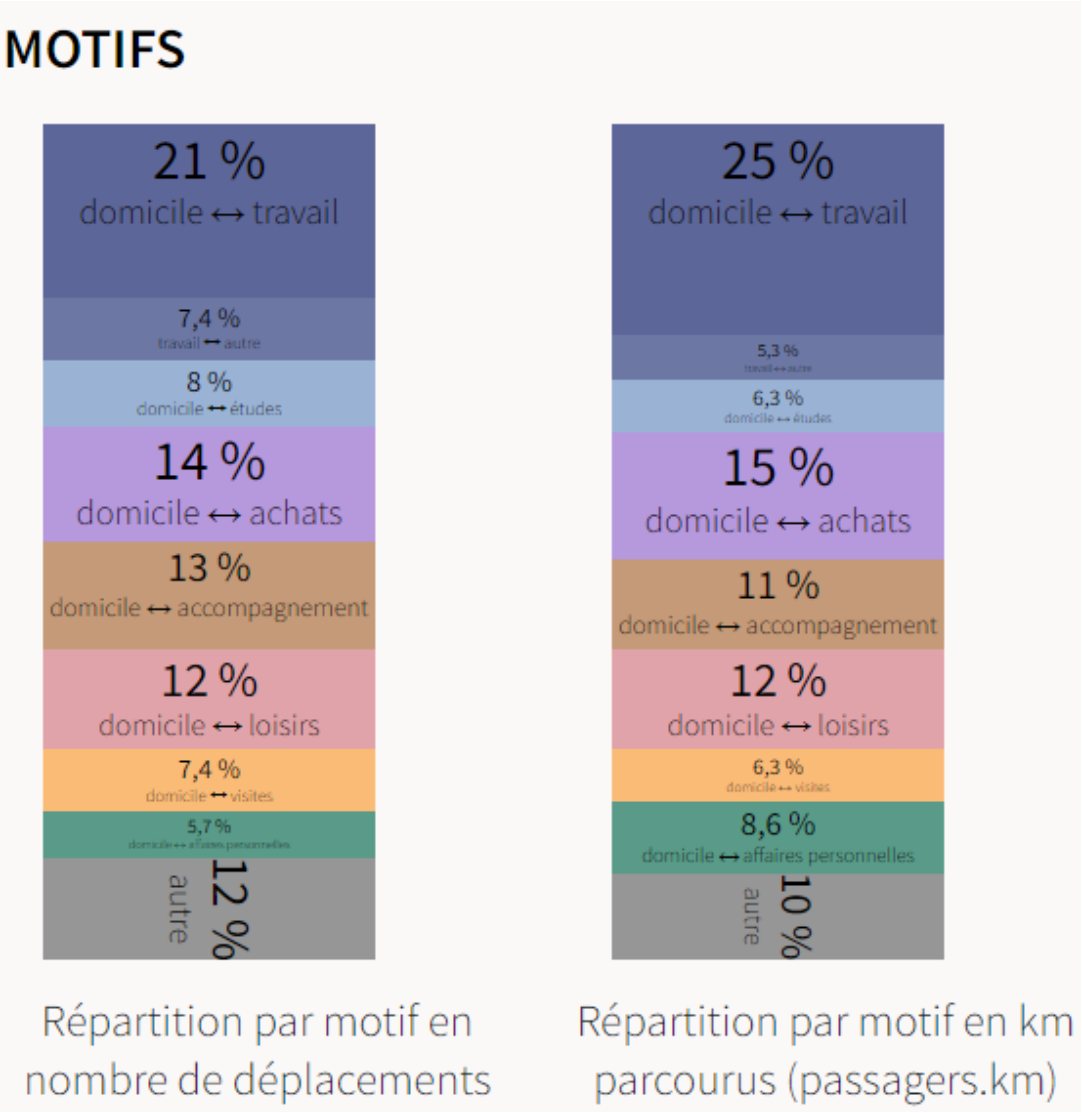
La pratique du vélo est très faible sur le territoire, avec 2,9 % de part modale et 1,1 % des distances effectuées, ce qui reflète l'organisation territoriale et les distances à parcourir, et reflète également un manque d'aménagements et de dispositifs pour accompagner la pratique cyclable.

L'utilisation des transports en commun est également limitée chez la population, avec moins de 5 % de part modale.

La voiture apparaît comme le mode de déplacement phare de la population de la COPARY, ce qui s'explique par une organisation territoriale favorisant des déplacements de longue distance, propice à la voiture.

1.2 Les pratiques de déplacements

Les motifs de déplacements des habitants de la COPARY



@Outil de diagnostic ADEME

Les déplacements domicile-travail ressortent comme le principal motif de déplacement sur le territoire, tant en termes quantitatif (21 % des déplacements effectués sont effectués entre le domicile et le travail) que de distances parcourues : 1/4 des kilomètres parcourus sur le territoire le sont pour ce motif.

Les **déplacements pour réaliser des achats** (14 %), pour des **accompagnements** (13 %) et **pour les loisirs** (12 %) ressortent également en tant que principaux motifs de déplacements sur le territoire.

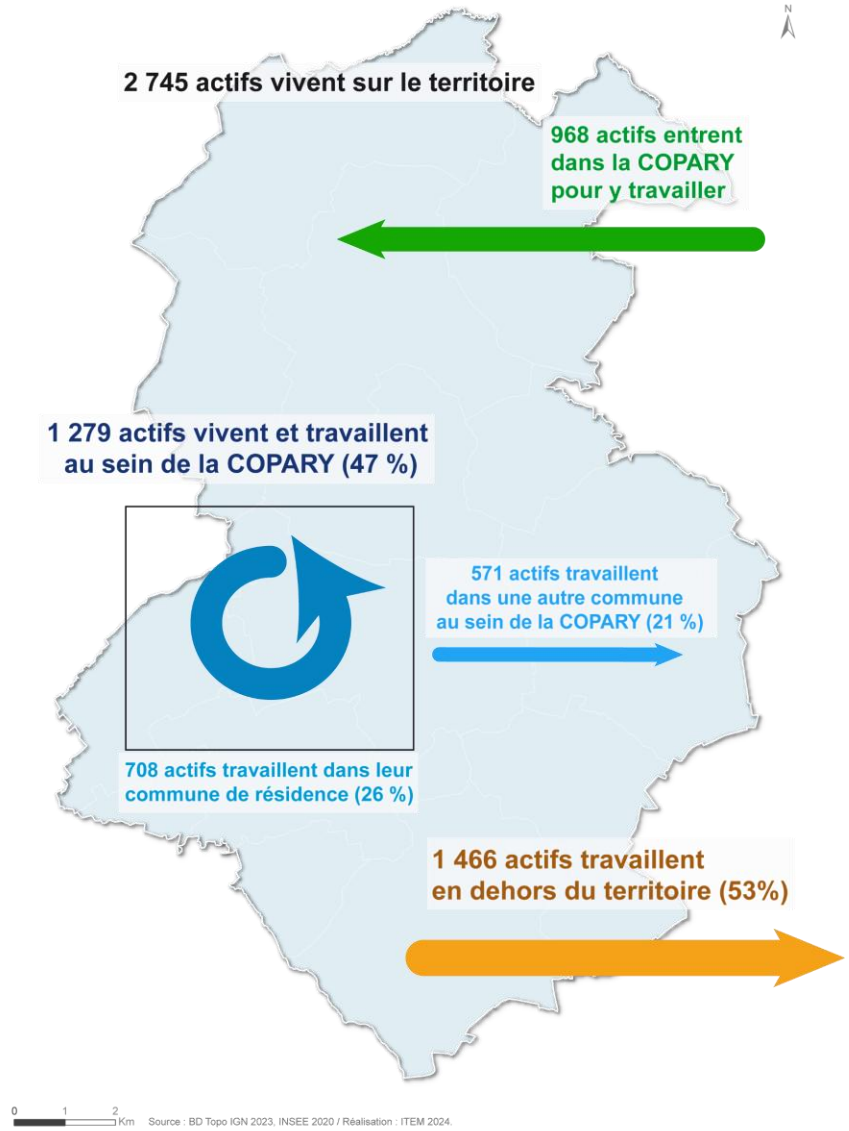
A noter que la modélisation de l'ADEME attribue 12 % des déplacements en lien avec le territoire sans motifs précis et sont classés en « Autre ».

Au regard du volume et des distances effectués pour se rendre au travail depuis le domicile (principalement en autosolisme), les actifs apparaissent comme l'un des principaux publics à prioriser pour l'évolution des conditions de mobilité sur le territoire.

1.3 Les déplacements des actifs

Un équilibre entre les flux d'actifs qui restent et les flux sortants du territoire

Les flux domicile-travail entrants et sortants sur la COPARY



Le territoire comporte 2 376 emplois pour 2 745 actifs occupés, soit un indice de concentration de l'emploi de 0,87.

Ce déséquilibre peu marqué entre le nombre d'emplois offerts et le nombre d'actifs induit une rétention d'une part non négligeable des actifs sur le territoire : **47 % des actifs du territoire restent sur la COPARY pour travailler**. Ces déplacements de courtes distances **se prêtent plus favorablement à la pratique des modes doux.**

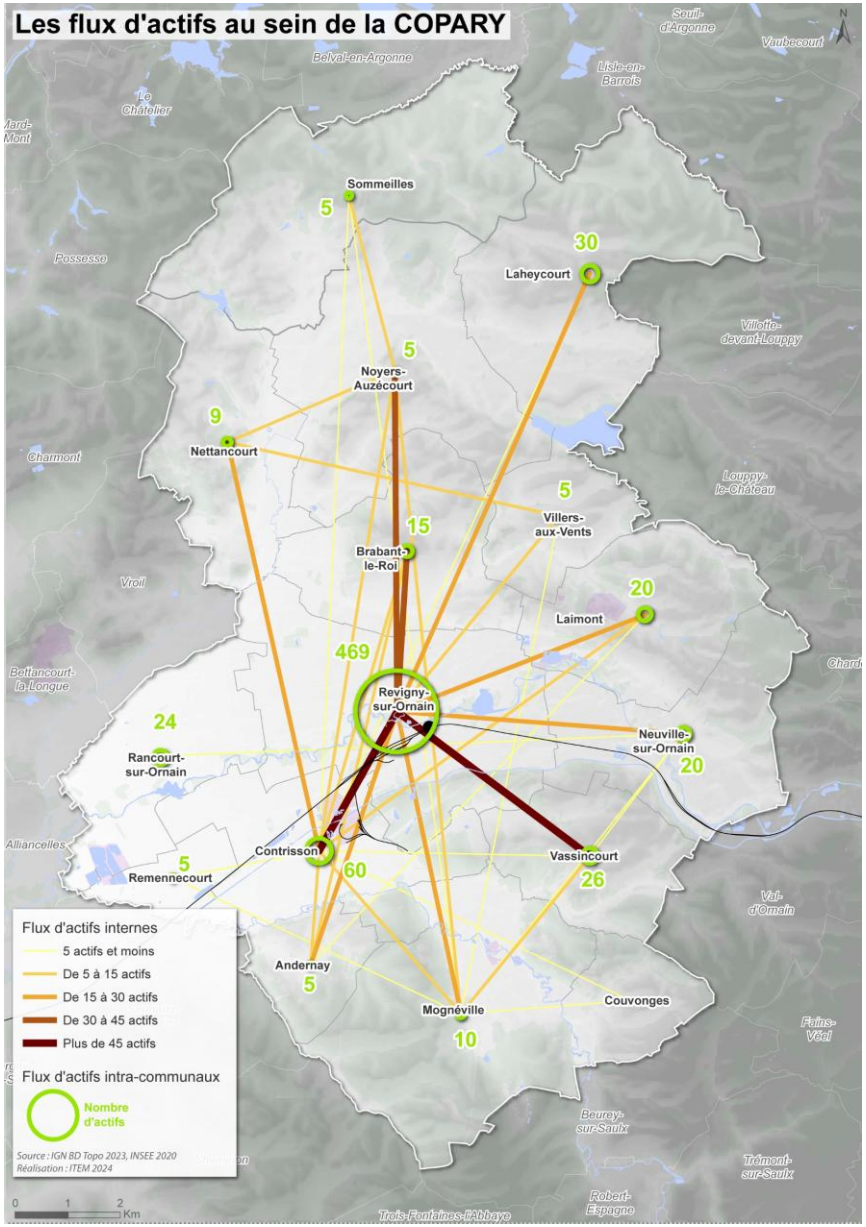
53 % des actifs sortent donc de la COPARY pour travailler sur une commune extérieure. Ces flux sont effectués sur des trajets de plus longues distances, favorisant à l'inverse l'utilisation des véhicules motorisés.

26 % des actifs restent sur leur commune de résidence pour travailler. Ce public peut aisément utiliser les modes actifs pour se déplacer vers leur lieu de travail. 21 % des actifs se déplacent sur une autre commune de la COPARY.

Tous les emplois de la COPARY ne sont pas occupés par les actifs du territoire : 41 % des emplois du territoire sont occupés par des actifs en provenance de l'extérieur, qui réalisent alors des déplacements de plus longues distances, favorables aux déplacements en voiture, et dans une moindre mesure aux transports en commun.

1.3 Les déplacements des actifs

Une polarisation des flux internes vers Revigny-sur-Ornain



Sur les 1 279 actifs résidants et travaillant sur le territoire, les 2/3 d'entre eux se déplacent depuis ou vers Revigny-sur-Ornain.

55 % des flux internes à la COPARY sont réalisés à l'intérieur des communes, les deux-tiers d'entre eux étant réalisés à l'intérieur de Revigny-sur-Ornain. Ces flux de courtes distances se prêtent favorablement à la pratique des modes doux.

Sur les 571 actifs travaillant dans une autre commune de la COPARY, 68 % sont effectués en lien avec Revigny-sur-Ornain, confirmant l'importance de la commune en matière d'attractivité et d'emploi à l'échelle du territoire.

Une attractivité de Revigny-sur-Ornain plus marquée sur Contrisson et, dans une moindre mesure, avec Vassincourt, Noyers-Auzécourt et Brabant-le-Roi.

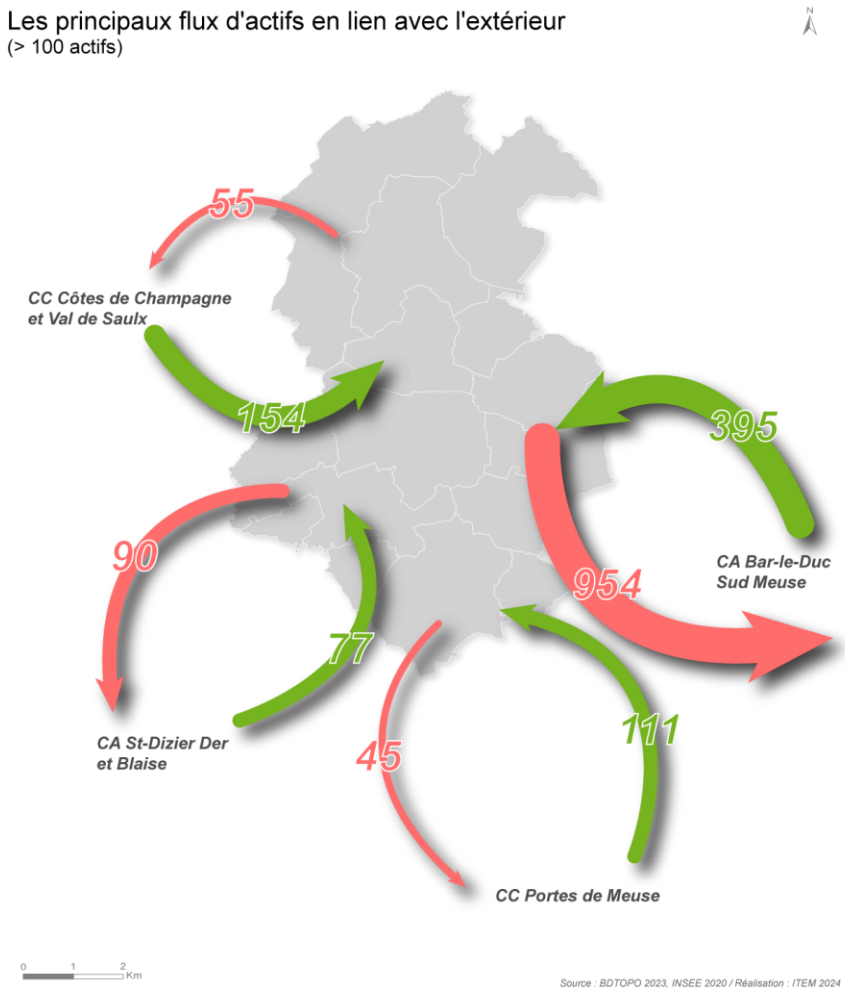
Principales Origines-Destinations des actifs intra-COPARY (INSEE 2020)

Liaison	Flux
Total des flux en lien avec Revigny-sur-Ornain	**391**
Contrisson <> Revigny-sur-Ornain 4,6 km	**125**
Vassincourt <> Revigny-sur-Ornain 6,3 km	**45**
Noyers-Auzécourt <> Revigny-sur-Ornain 9 km	**45**
Brabant-le-Roi <> Revigny-sur-Ornain 2,4 km	**41**
Andernay <> Revigny-sur-Ornain 5,8 km	**30**

Une part des principaux flux en rabattement vers Revigny-sur-Ornain sont potentiellement captables à vélo au vu des distances à parcourir (moins de 8 km).

1.3 Les déplacements des actifs

Les actifs sortants se dirigent massivement vers l'agglomération de Bar-le-Duc



Les déplacements domicile-travail vers l'agglomération barroise représentent un enjeu important pour l'amélioration des conditions de mobilité alternatives à l'autosolisme, au regard de l'ampleur des flux et des distances à parcourir depuis la COPARY.

Des flux d'actifs sortants concentrés en direction de la CA Bar-le-Duc Sud Meuse.

Sur les 1 466 actifs sortants de la COPARY pour travailler, 65 % se rendent sur l'agglomération de Bar-le-Duc.

En particulier, Bar-le-Duc apparaît comme la commune externe polarisante chez les actifs de la COPARY, avec 46 % des actifs sortants de la COPARY et 25 % des actifs totaux du territoire y travaillant.

4 actifs entrants sur la COPARY sur 10 proviennent de la CA Bar-le-Duc Sud Meuse

Pour ce qui est des actifs travaillant sur la COPARY et en provenance de l'extérieur, 41 % d'entre eux proviennent de l'agglomération barroise (19 % depuis Bar-le-Duc même). 16 % proviennent de la CC Côtes de Champagne et Val de Saulx.

Ces actifs s'orientent principalement vers Revigny-sur-Ornain, qui concentre 41 % des destinations.

Les 5 principales origines des actifs sortants de la COPARY (INSEE 2020)

Commune	Flux d'actifs
Bar-le-Duc	674
Fains-Véel	135
Saint-Dizier	85
Val-d'Ornain	36
Sermaize-les-Bains	35

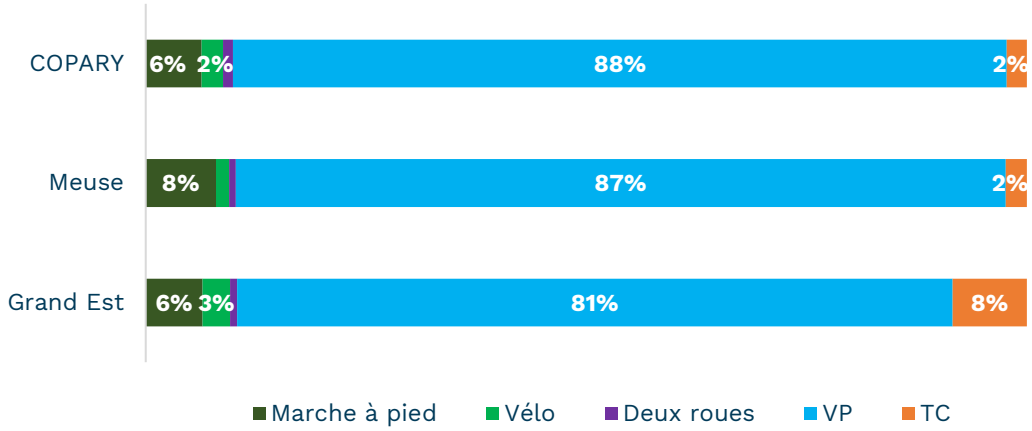
Les 5 principales origines des actifs entrants sur la COPARY (INSEE 2020)

Commune	Flux d'actifs
Bar-le-Duc	180
Fains-Véel	50
Sermaize-les-Bains	35
Val-d'Ornain	26
Pargny-sur-Saulx	25

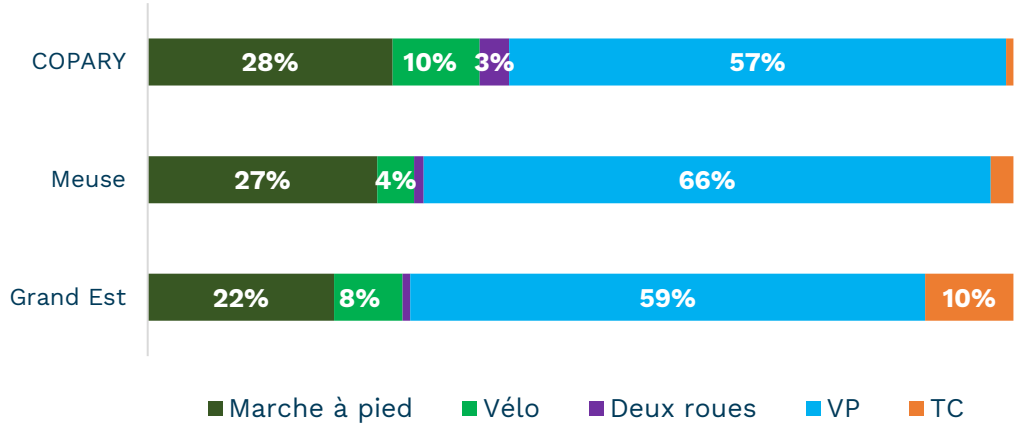
1.3 Les déplacements des actifs

La voiture comme mode de déplacement hégémonique chez les actifs du territoire

Parts modales des trajets domicile-travail *(INSEE 2020)*



Parts modales des trajets domicile-travail à l'intérieur des communes *(INSEE 2020)*



Une utilisation prédominante de la voiture chez les actifs pour se déplacer avec une part modale de 88 %, supérieur à ce qui est observé sur la Meuse (87 %).

Cette utilisation de l'automobile particulièrement marquée est une conséquence des pratiques de déplacements, avec des flux d'actifs majoritairement réalisés vers une commune autre que celle de résidence et avec des distances de parcours importante.

La **part modale des modes doux dans les déplacements des actifs du territoire est faible**, avec 2 % d'utilisation du vélo, et 6 % pour les déplacements à pied. Ces données sont cependant portées à la hausse par une anomalie statistique (voir ci-dessous).

Les transports en commun sont également très peu utilisés par les actifs, avec 2 % de part modale : cette donnée reste cohérente avec ce qui est observé à l'échelle de la Meuse.

Mise en garde :

Les donnes INSEE peuvent être soumises à des limites statistiques sur des échantillons de taille peu importants, ce qui induit parfois des résultats difficilement exploitables.

Ici, la part modale à l'intérieur des communes pour les modes actifs (en particulier le vélo) est très élevée pour un territoire rural et résulte d'une surreprésentation statistique : 59 actifs se déplacent à vélo au sein de Revigny-sur-Ornain selon les données INSEE, soit 14 % des actifs intracommunaux se déplaçant dans la commune.

Les données affichées ci-contre sont donc difficilement exploitable pour une analyse pertinente.

1.4 Les déplacements des scolaires

Une polarisation des flux internes vers Revigny-sur-Ornain

Les 5 principales destinations des élèves pour leurs études (INSEE 2020)

Commune d'étude	Flux
Revigny-sur-Ornain	611
Bar-le-Duc	329
Contrisson	114
Nettancourt	95
Vaubecourt	50

Sur les 1 505 scolaires qui sont en étude et qui habitent le territoire, les déplacements sont bien évidemment fonction des établissements présents pour les accueillir.

Le tiers des scolaires du territoire restent sur leur commune pour étudier, et effectuent de fait des déplacements de courtes distances pour rejoindre leur établissement

42 % étudient à Revigny-sur-Ornain, faisant de la commune le principal pôle pour les scolaires du territoire, notamment en lien avec le collège de secteur.

Bar-le-Duc attire 22 % des scolaires du territoire, en lien avec le lycée de secteur pour les lycéens de la COPARY.

Les écoles de Contrisson et de Nettancourt attirent respectivement 7,5 et 6,3 % des scolaires du territoire.

Vaubecourt est la 5ème principale destination des scolaires du territoire avec 3,3 % des élèves du territoire captés, lié au collège de secteur pour la commune de Laheycourt.

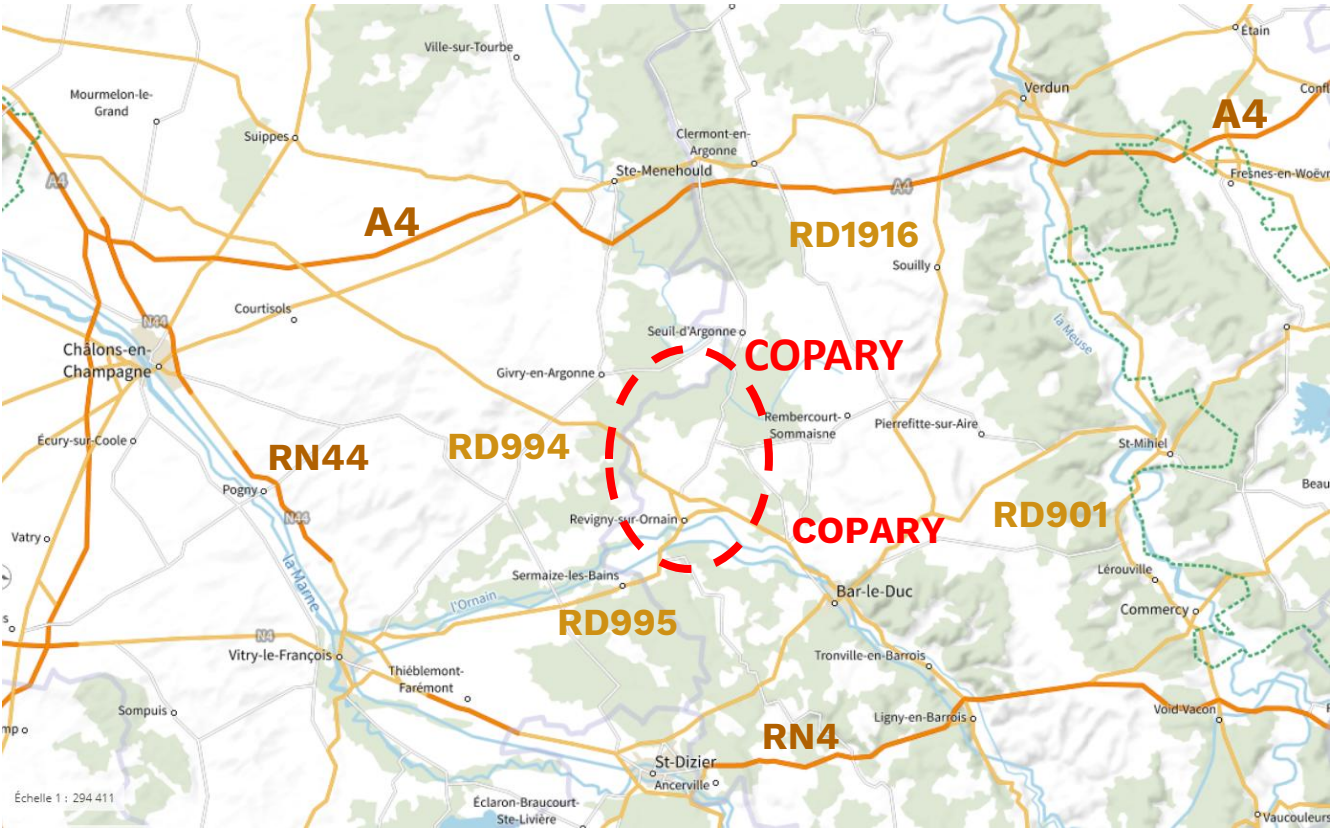
L'éclatement des établissements scolaires induit des déplacements relativement longs pour une part importante des jeunes ce qui limite l'usage du vélo dans leurs trajets.

2. Le réseau viaire et le stationnement

La voiture étant le principal mode de déplacements sur le territoire, il apparaît essentiel d'analyser les conditions de circulations (organisation du réseau viaire, trafic routier et fluidité de la circulation, pacification du trafic dans les centre-bourgs, …) et de stationnement sur la COPARY.

2.1 Le réseau viaire

Un territoire éloigné des grand axes régionaux



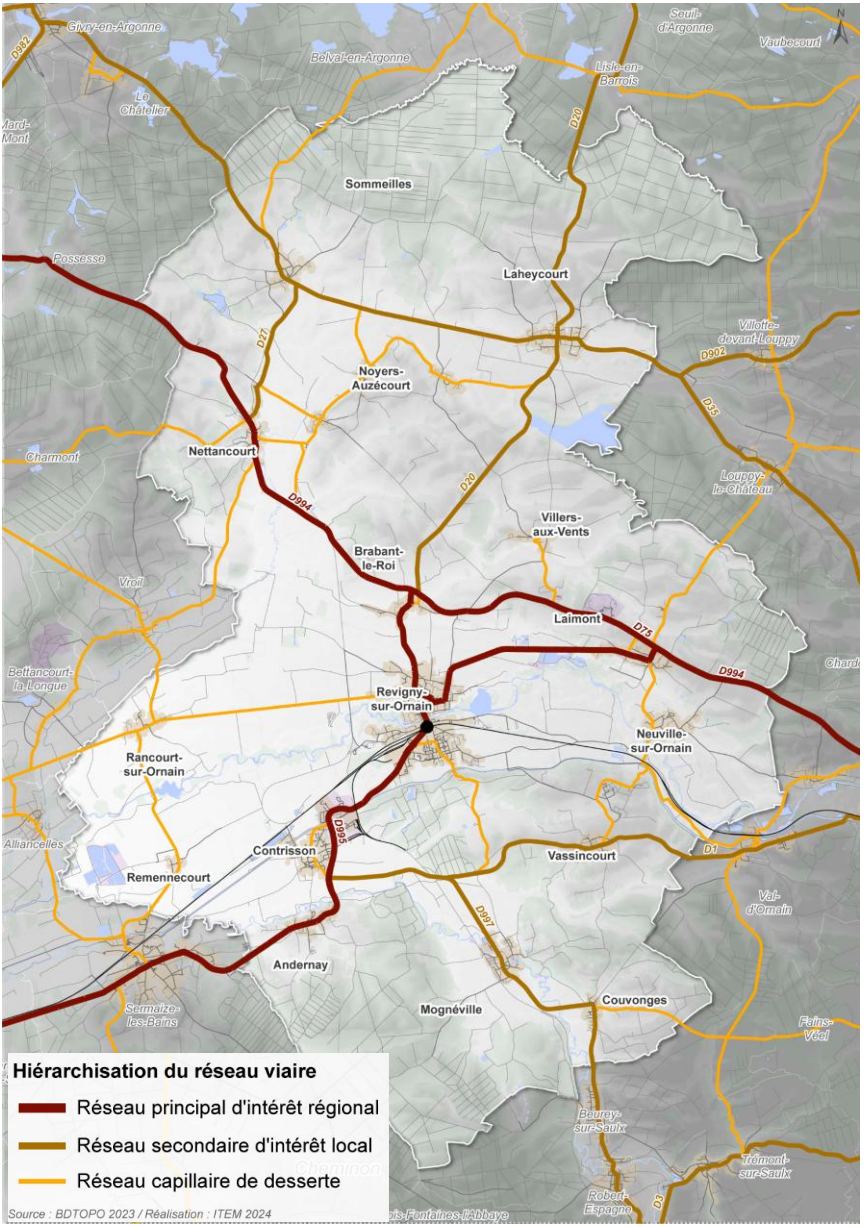
La COPARY est éloignée des principaux axes routiers Est-Ouest : l'autoroute A4 et les routes nationales RN4, toutes deux permettant de relier Paris et Strasbourg, **et RN44** reliant Vitry-le-François à Châlons-en-Champagne et à La Veuve.

Il faut en effet près de 35 minutes en voiture (depuis Revigny-sur-Ornain) afin d'accéder à l'autoroute, et de 30 à 35 minutes pour rejoindre les deux routes nationales.

Les routes départementales RD 994 Bar-le-Duc // Reims et RD 995 Revigny-sur-Ornain // Vitry-le-François jouent alors un rôle de connexion entre la COPARY et les axes structurants régionaux et nationaux.

2.1 Le réseau viaire

Une structuration du réseau viaire autour des RD 994 et RD 995 et centrée sur Revigny-sur-Ornain



L'organisation du réseau viaire de la COPARY repose sur :

La RD 994 qui connecte Bar-le-Duc à Reims d'Est en Ouest en traversant Revigny-sur-Ornain et sur laquelle se greffe un réseau d'axes secondaires

La RD75, reliant Brabant-le-Roi à Laimont, offre un trajet plus direct sur la RD 994 sans devoir passer dans le cœur de Revigny-sur-Ornain

La RD 995 relie Revigny-sur-Ornain aux portes de Vitry-le-François, en traversant au passage Sermaize-les-Bains et Andernay.

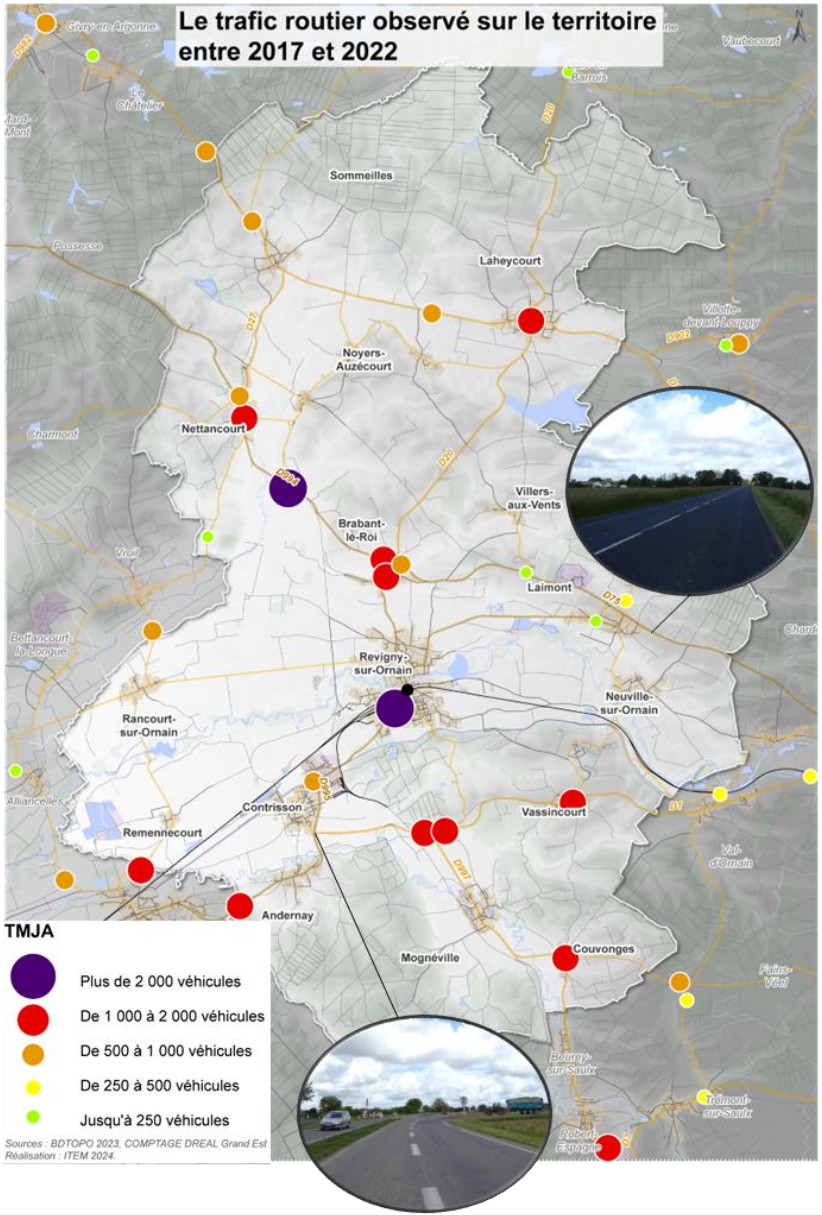
Les axes routiers majeurs de la COPARY se croisent au sein du centre-bourg de Revigny-sur-Ornain, et peuvent être sources de nuisance pour les populations.

Des axes Nord-Sud à portée plus locale, comme la RD 20 entre Brabant-le-Roi et Seuil d'Argonne et la RD 997 reliant Contrisson à Stainville.

Sur le reste du territoire, un réseau de route départementale offre un maillage de desserte routière plus fine sur le territoire.

3.1 Le réseau viaire

Un trafic de faible intensité sur le territoire



Les pointes de trafic sur le territoire sont localisées sur les principaux axes routiers de la COPARY, mais le trafic routier est dans l'ensemble de faible intensité :

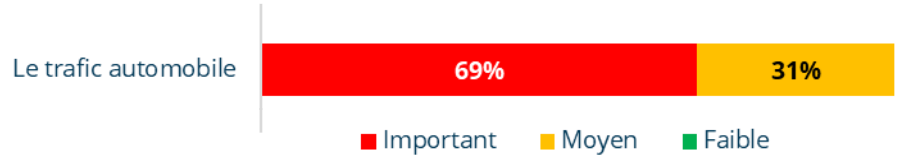
Sur la RD 995, un plus haut niveau de trafic a été observé en 2020 avec près de 3 342 véhicules / jour, ce qui correspond à environ 1 véhicule toutes les 10,7 secondes en heure de pointe dans les 2 sens.

Sur le reste du territoire, un trafic routier égal ou inférieur à 2 000 véhicules / jour. Une intensité du niveau de trafic qui correspond, au maximum, à un véhicule toutes les 18 secondes en heure de pointe dans les 2 sens.

Principaux axes	Localisation	Année	TMJA	Part des poids-lourds
RD 995	Revigny-sur-Ornain	2020	3 342	6 %
RD 994	Nettancourt	2021	2 014	16 %
RD 995	Andernay	2020	1 948	8 %
RD 994	Nettancourt (centre-bourg)	2021	1 817	17 %

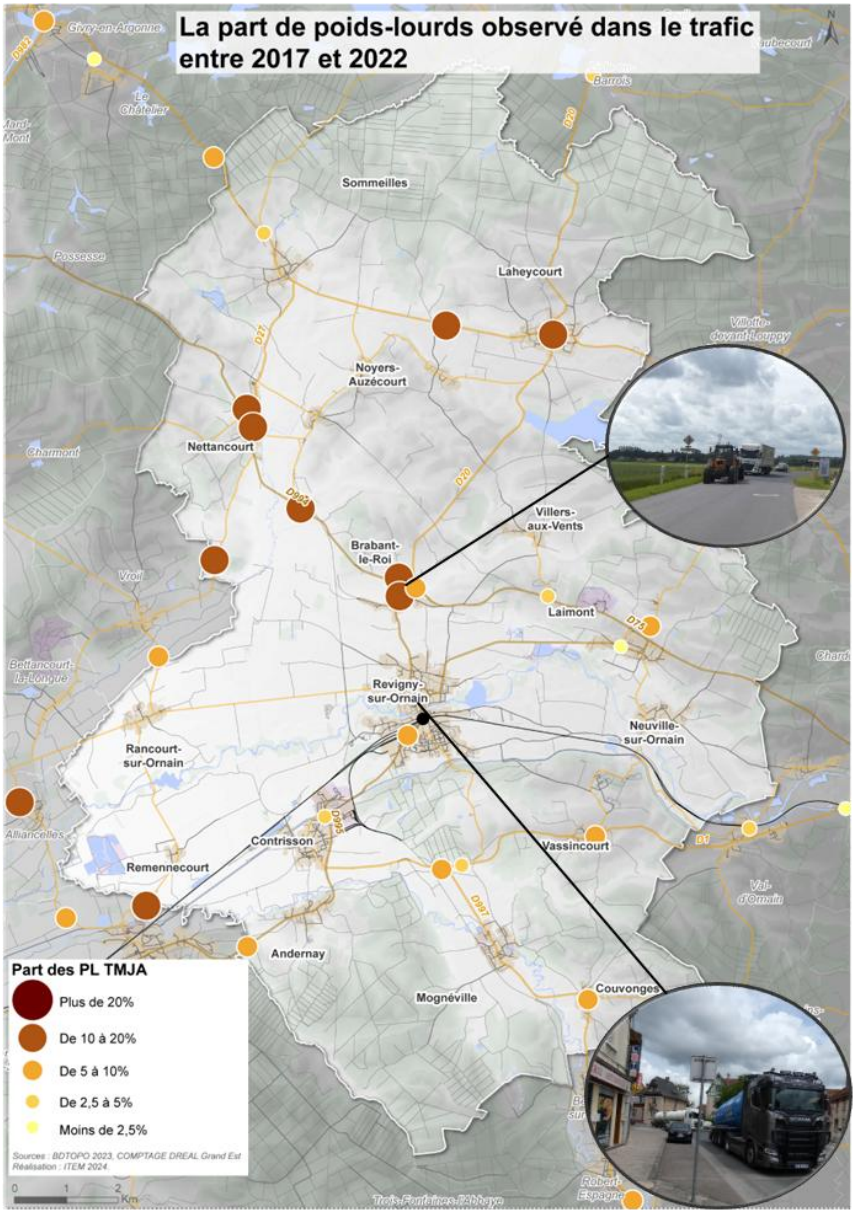
Une intensité du trafic perçue au contraire négativement par les élus : 69 % signalent un trafic automobile important sur leur commune, et aucun élu ne considère le trafic comme étant faible.

La perception du trafic chez les élus



2.1 Le réseau viaire

La circulation des poids-lourds sur le territoire



Des axes de circulation des poids-lourds notables sur le territoire, y-compris en centre-bourg.

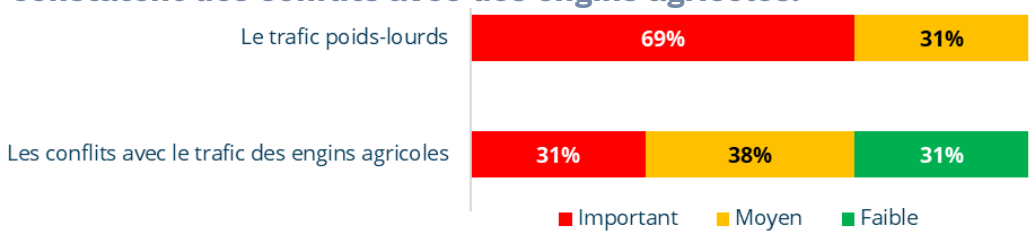
Le trafic des poids-lourds se concentre principalement sur la RD 994 en direction de Reims, tant en part du trafic (de 12 % à 17 % selon les points de comptage) qu'en valeur absolue, avec plus de 300 poids-lourds observé sur l'axe au sein de Nettancourt.

La part des poids-lourds est également notable sur la RD27 (de 12 à 15 % selon les points de comptage), mais ces valeurs sont influencées par un niveau de trafic global restreint (86 à 566 véhicules / jour).

Outre Nettancourt, d'autres communes sont concernées par une circulation importante des poids-lourds au sein des centre-bourgs :

- 213 poids lourds relevés dans Brabant-le-Roi en 2020 ;
- 208 poids-lourds à Revigny-sur-Ornain en 2020
- 121 poids-lourds dans Laheycourt en 2021.

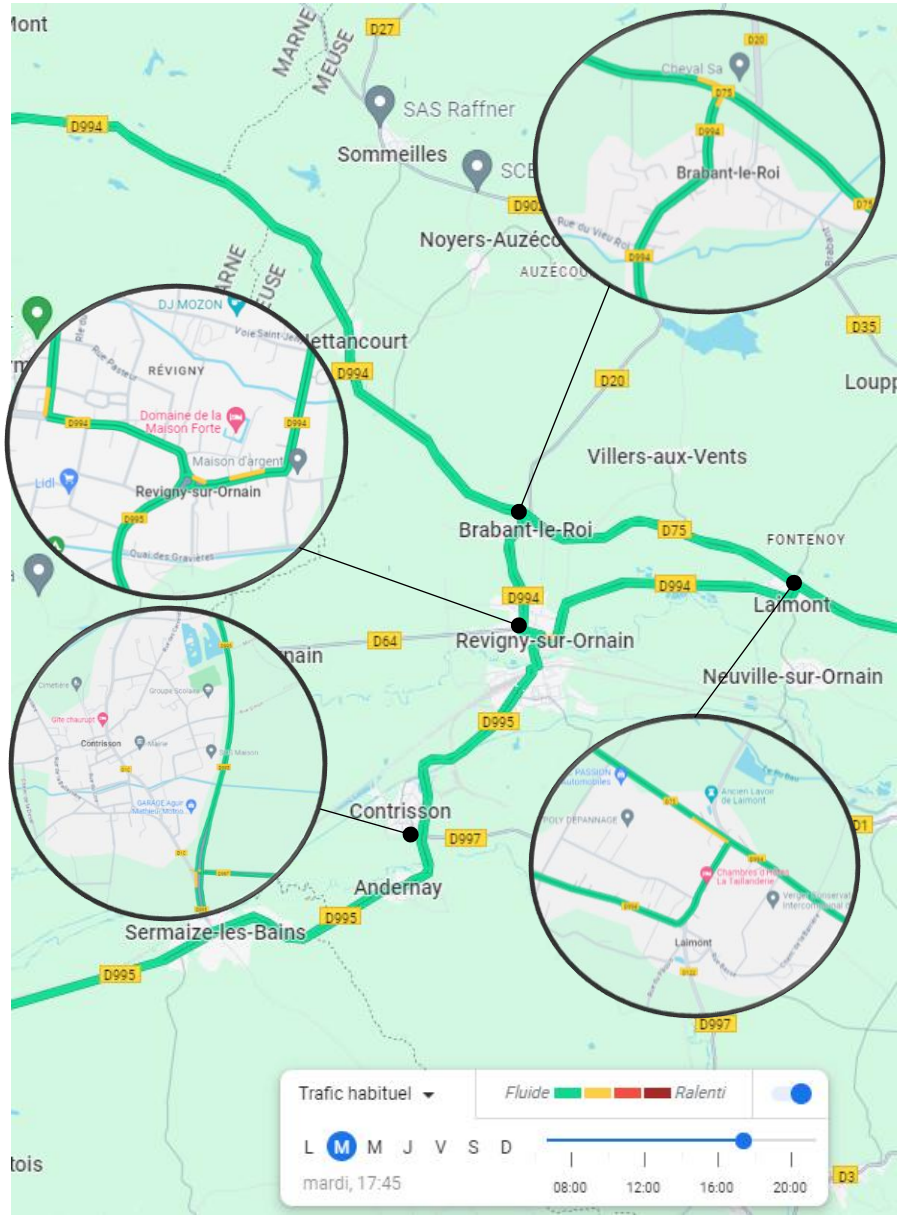
Une intensité confirmée par les élus : 69 % signalent un trafic poids-lourds important sur leur commune. Près d'un–tiers constatent des conflits avec des engins agricoles.



Un enjeu lié à un niveau important de circulation des poids-lourds dans les centre-bourgs, qui peuvent être sources de nuisances avec les habitants et limiter la pratique des modes actifs au sein des communes.

3.1 Le réseau viaire

Une circulation fluide et sans difficulté notable sur la COPARY



A partir des données issues de Google Maps, il est possible d'identifier les secteurs où une saturation de trafic peut s'observer aux heures de pointe.

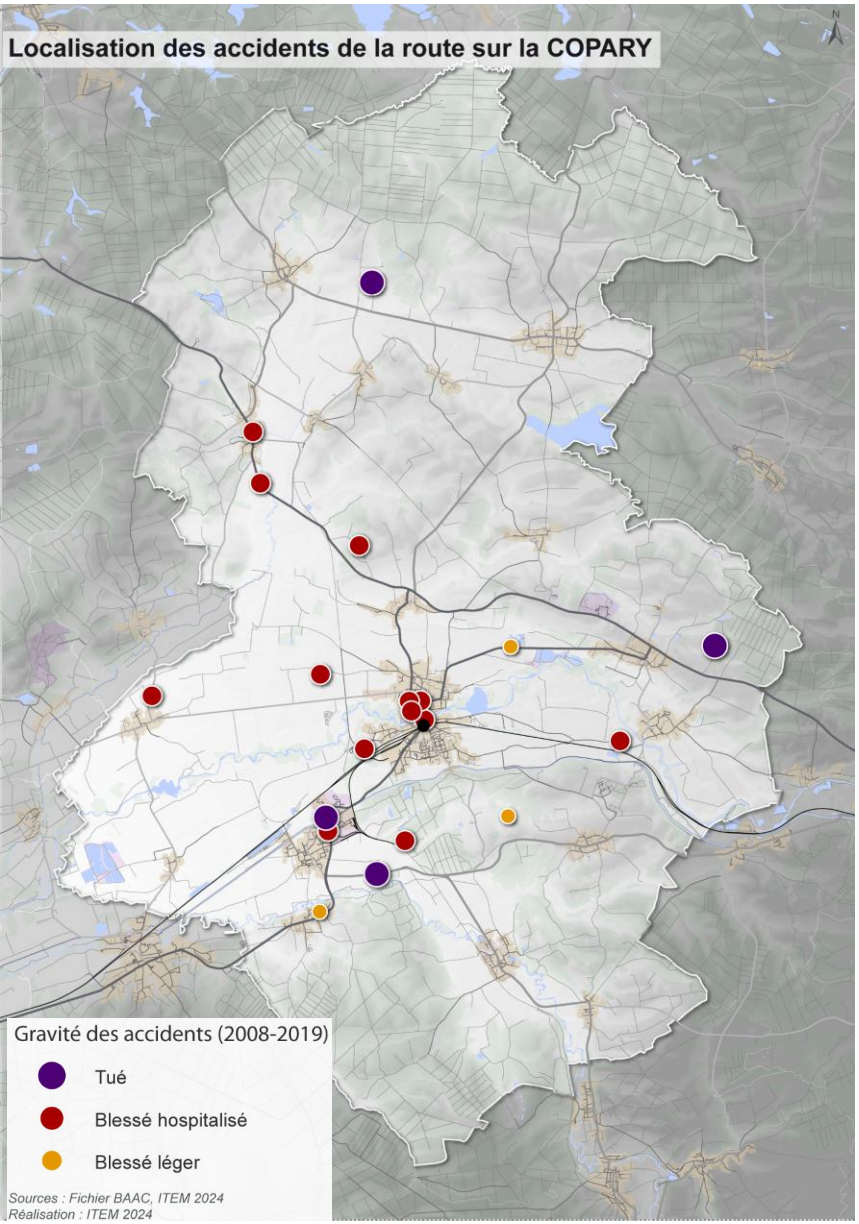
Sur la COPARY, aucune zone de congestion du trafic n'est constatée

Si des ralentissements localisés sont observés *(à Revigny-sur-Ornain, Brabant-le-Roi, Laimont et Contrisson)*, ils résultent des régimes de priorités au sein des carrefours et ne sont pas générés par une congestion imputable à un trafic élevé.

L'absence de saturation du trafic automobile est un frein au changement de pratique modale. En effet, le sentiment de perdre du temps en automobile, et à contrario de pouvoir en gagner en utilisant un autre mode comme le vélo, n'est pas présent sur la COPARY.

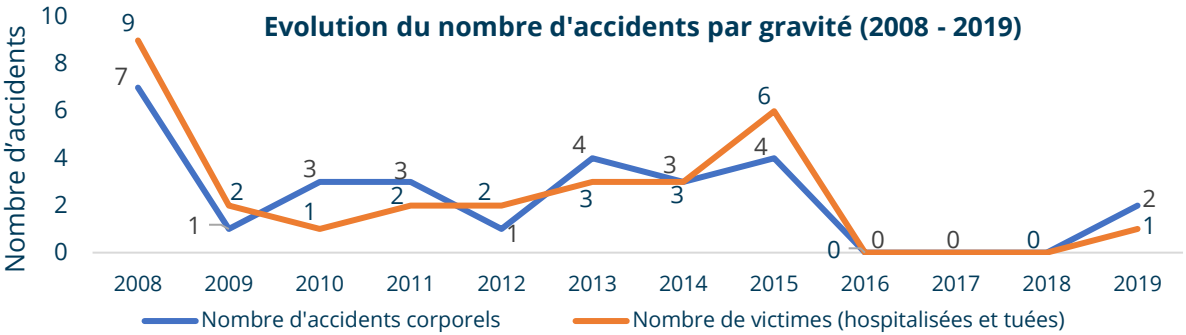
2.2 L'accidentologie routière

Un taux d'accidents inférieur aux échelles départementales et régionales



NB : les données sur l'accidentalité sont à prendre avec précaution : compte tenu du faible nombre de cas, les statistiques, notamment annuelles et d'évolution, ne sont pas pertinentes.

Sur la période 2008 – 2019, entre 2 et 3 accidents sont à déplorer chaque année sur les routes du territoire.



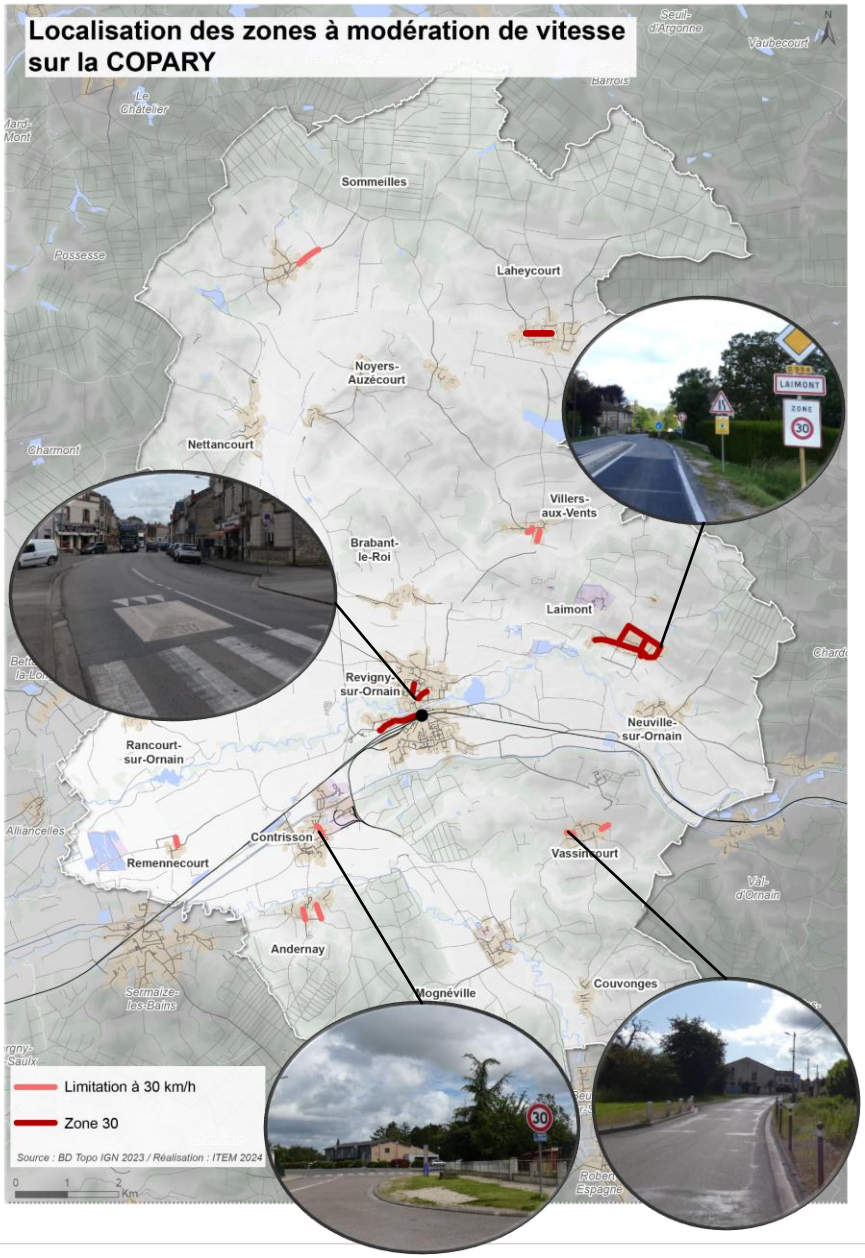
Si le taux d'accidents est moindre qu'aux échelles départementales et régionales, le taux de victimes sérieuses est plus important : 1 accident sur la COPARY génère 1,05 victimes, contre 0,83 victime / accident dans la Meuse et 0,63 en Grand Est ; **il convient de rappeler ici la réserve statistique sur ces données au vu de la taille de l'échantillon**.

Aucun accident impliquant un vélo n'a été recensé sur la période 2008-2019. **En revanche, 33 % des accidents impliquent un 2 roues motorisés**, soit une surreprésentation de ce mode au regard de la part modale constatée à 1 %.

	COPARY	Meuse	Grand Est
Nombre d'accidents *Ratio pour 10K habitants*	**34** 48 / 10 000 hab.	**1 653** 90,3 / 10 000 hab.	**54 484** 97,9 / 10 000 hab.
Nombre de tués *Ratio pour 10K habitants*	**6** 8,5 / 10 000 hab.	**231** 12,6 / 10 000 hab.	**4 481** 8,1 / 10 000 hab.
Nombre d'hospitalisés *Ratio pour 10K habitants*	**30** 42,3 / 10 000 hab.	**1 156** 63,2 / 10 000 hab.	**29 646** 53,3 / 10 000 hab.

2.3 Les dispositifs de pacification de la circulation

Une pacification des centre-bourgs à développer sur le territoire



56 % des communes ont mis en place des zones de modération de vitesse (ZMV) **dans les centre-bourgs**, pour un linéaire total de 6,7 km.

Bien que seulement 3 communes ont mis en place des zones 30, ce dispositif représente néanmoins 67 % du linéaire des ZMV, le reste étant composé de limitation à 30 km/h. La commune de Laheycourt a récemment initié la pacification de son centre-bourg en Zone 30.

Des dispositifs de pacification présents au sein des zones 30 du territoire.

Afin d'assurer l'efficacité des zones 30, des aménagements complémentaires ont été réalisés : plateau piétons, écluses / rétrécissements de la chaussée, coussins berlinois, …

Des voies limitées à 30 km/h ont également bénéficiés d'aménagements de ce type à Remennecourt et à Villers-au-Vents.

48 % des zones de modération de vitesse recensées sur le territoire sont situées à Laimont. La commune a en effet pacifié la majeure partie de son bourg à travers des zones 30 et des aménagements de pacification.

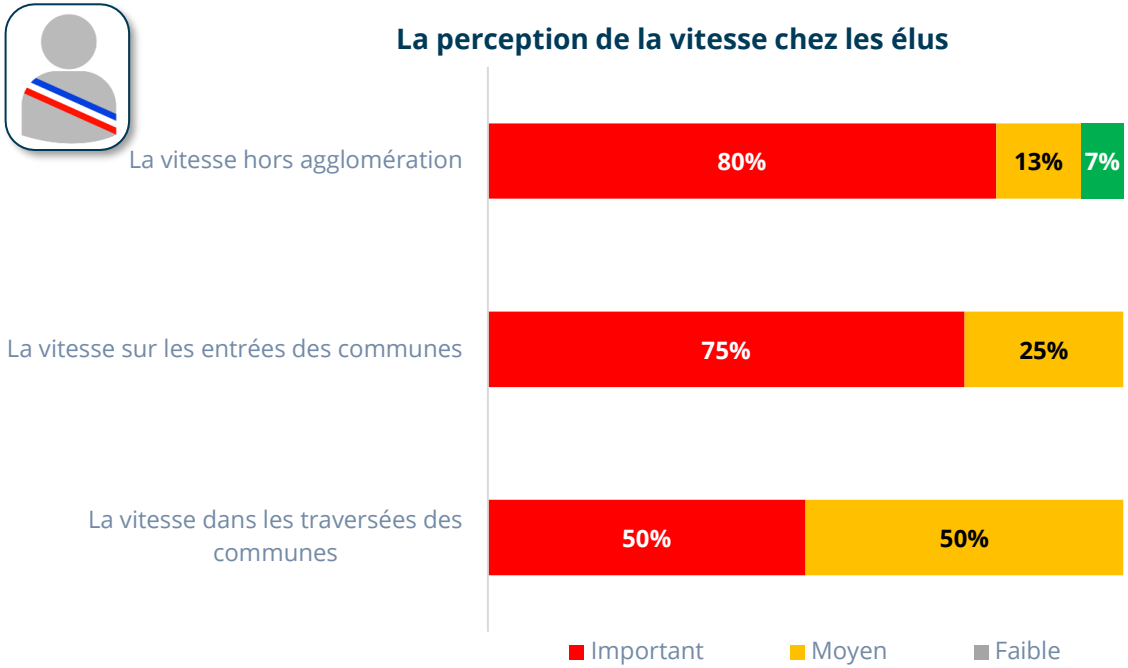
En parallèle, Revigny-sur-Ornain ne concentre que 23 % des zones de modération de vitesse de la COPARY, malgré un centre-bourg de plus grande dimension et une offre de services de proximité plus importante.

Aucune commune du territoire n'a mis en place de zones de rencontre (ou Zone 20) permettant de mettre en avant la place du piéton face aux autres modes de déplacements.

Les ZMV permettent d'assurer, en combinaison avec des dispositifs de pacification, une bonne cohabitation modale entre les modes actifs et le trafic routier, favorisant de fait les déplacements en mode doux de courtes distances sans avoir recours à des aménagements plus coûteux.

2.3 Les dispositifs de pacification de la circulation

Des niveaux de vitesse importants sur la COPARY selon les élus



Plateau piéton (Vassincourt)

Tous les élus signalent des problèmes de vitesses sur les communes, quel que soit le secteur concerné.

En effet, la vitesse des véhicules hors agglomération est considérée de manière **importante** par **80 %** des élus, et encore 13 % indiquent que le niveau de vitesse est moyen.

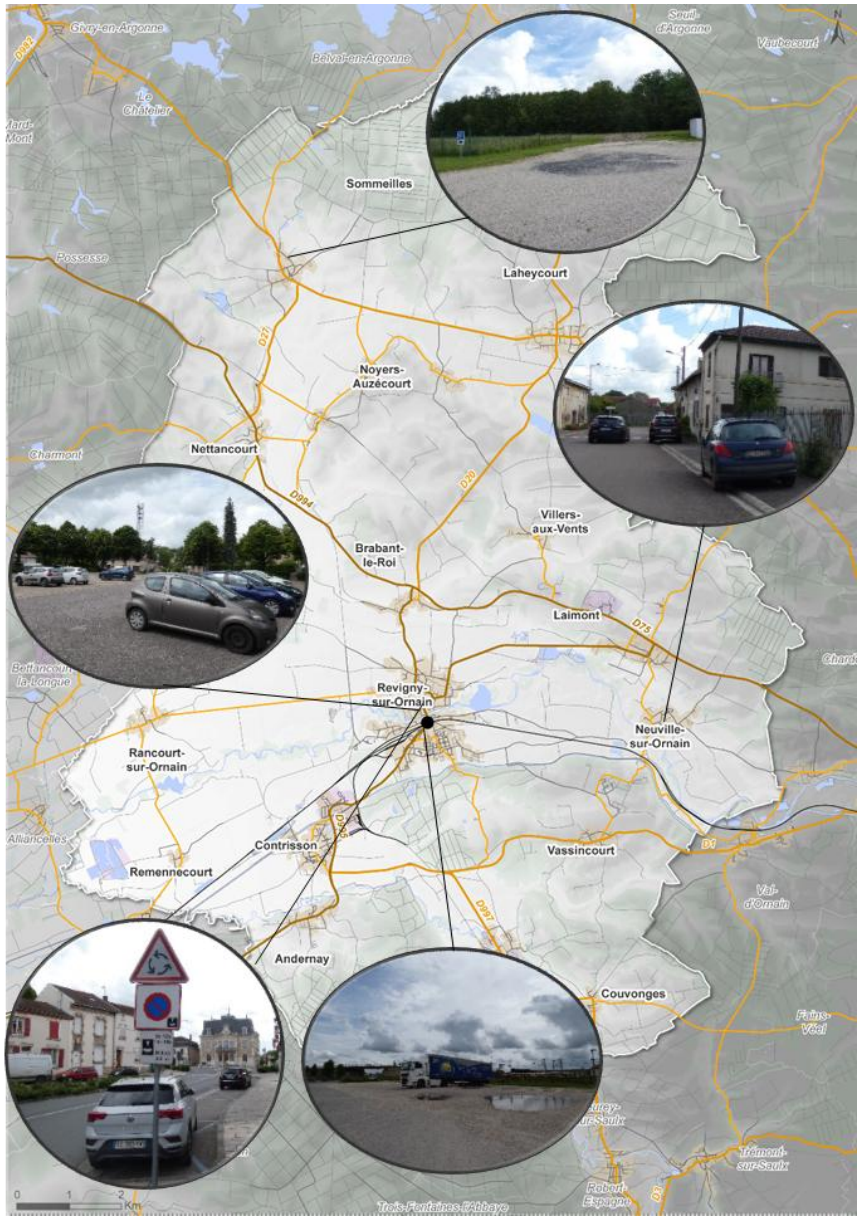
Aux entrées des communes, ce sont 75 % des élus qui signalent des vitesses importantes chez les véhicules, tandis que 25 % constatent des vitesses modérées.

Enfin, même sur les traversées des bourgs, 50 % des élus observent encore des niveaux de vitesse élevés (l'autre moitié les déclarant modérée), ce qui témoignent d'un manque de dispositifs de pacification ou d'une nécessité de renforcer les dispositifs existants : **malgré un travail de pacification réalisé, la commune de Laimont signale ainsi des problèmes de vitesse importante en traversée de bourg.**

Il convient de développer et de renforcer les efforts entrepris en matière de pacification et de les amplifier dans les secteurs jugés par les élus comme délicats.

2.4 Le stationnement sur le territoire

Des pratiques anarchiques, malgré une offre suffisante



Une offre de stationnement non saturée et gratuite … favorisant l'usage de la voiture

Les espaces de stationnements ne présentent pas de niveau de saturation notable et répond à la demande. La facilité de se garer sur la COPARY et la gratuité du stationnement est un facteur qui encourage l'usager du territoire à se déplacer en voiture.

81 % des élus ne constatent pas de difficultés pour se stationner sur sa commune.

Une réglementation des places au centre-bourg de Revigny-sur-Ornain

20 places réglementées en « arrêt minutes » de 09h à 19h sont situés à proximité des commerces de Revigny-sur-Ornain. Ce type de stationnement encourage une rotation plus régulière des véhicules, bénéficiant alors aux commerces de proximité.

Malgré l'offre, des pratiques de stationnement sur les trottoirs

Qu'il soit illicite ou toléré, le stationnement sur les trottoirs entrave les déplacements des piétons, plus particulièrement chez les personnes à mobilité réduite, et peut également occasionner des gênes pour la circulation routière dans les centre-bourgs.

76 % des élus soulignent, de manière modérée à importante, la problématique du stationnement sur les trottoirs.

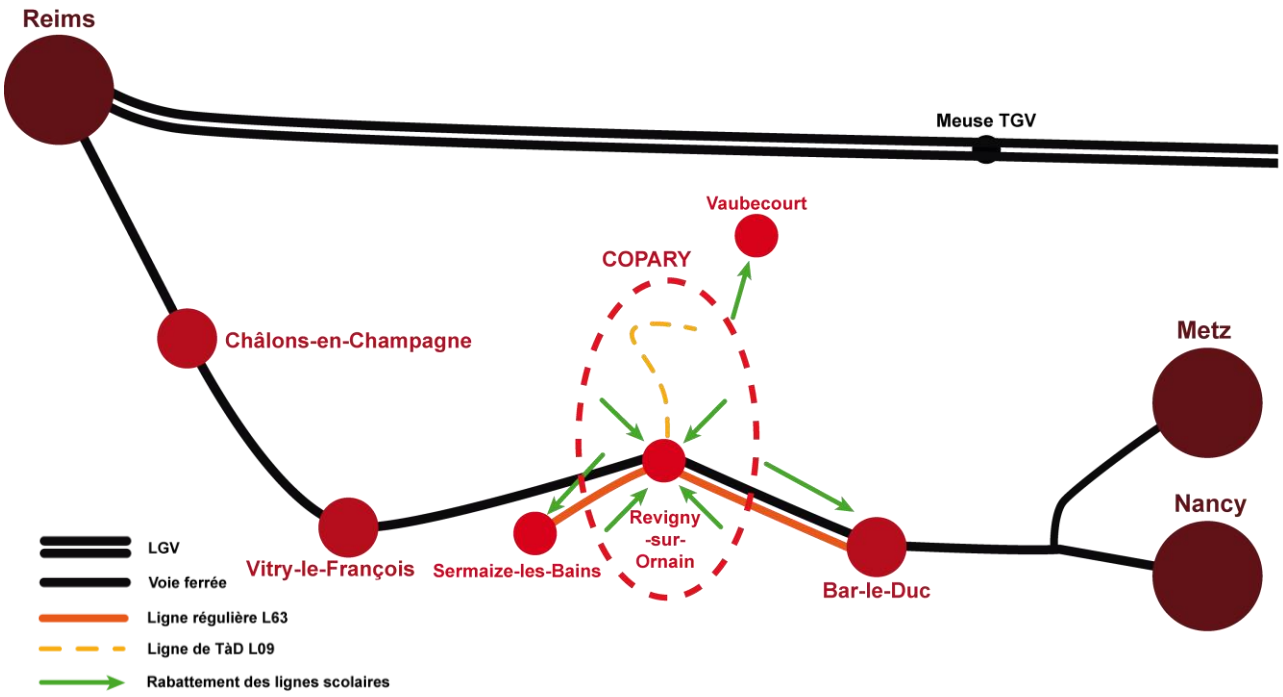
Des espaces de stationnements réservés aux poids-lourds recensés

Ces espaces sont situés à proximité des principaux axes empruntés par les poids-lourds (RD994, centre-bourg de Revigny-sur-Ornain, …).

3. Les transports collectifs et l'intermodalité

Les transports collectifs offrent à la population des solutions alternatives pour se déplacer pour rejoindre les polarités locales ou extérieures, mais leur pertinence doit être évaluée au regard du niveau de l'offre et des possibilités de rabattement et d'intermodalité.

3.1 L'organisation de l'offre de transport sur le territoire



Le territoire bénéficie d'une offre de transport mise en place par la Région Grand Est :

Une offre ferroviaire régionale structurante en desserte de Revigny-sur-Ornain

Une desserte TER assurée uniquement en gare de Revigny-sur-Ornain avec deux lignes connectant le territoire aux polarités extérieures sur un axe Est-Ouest :

- La ligne L28 Epernay <> Bar-le-Duc <> Metz ;
- La ligne L29A Revigny <> Bar-le-Duc <> Toul <> Nancy.

L'offre est déconnectée de la LGV Est Européenne, et l'accès à la gare se fait via une navette depuis Bar-le-Duc.

Deux lignes routières Fluo Grand Est

Une ligne régulière parallèle à l'axe ferroviaire avec la LR63 reliant Sermaize-les-Bains, Revigny-sur-Ornain et la gare multimodale de Bar-le-Duc.

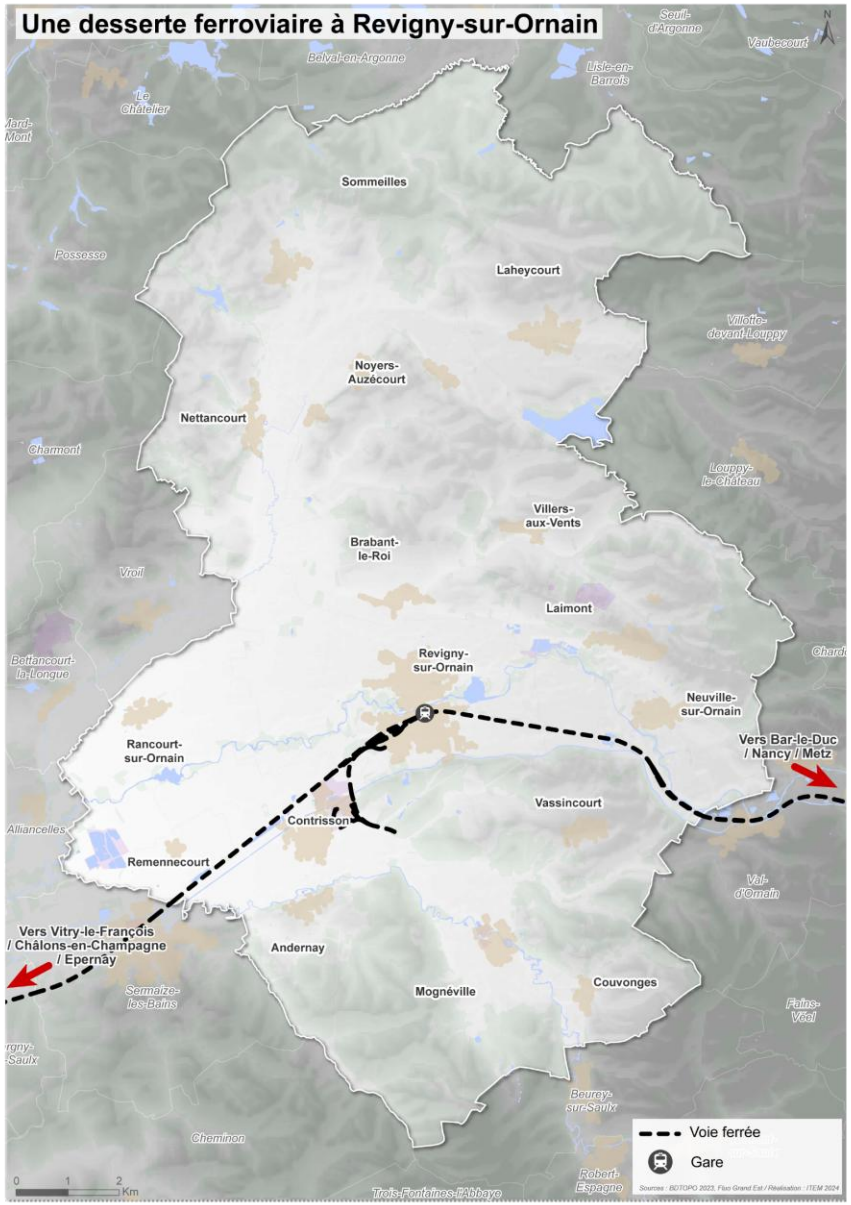
Une ligne de transport à la demande avec la SAD9 offrant un rabattement vers Revigny-sur-Ornain depuis les communes du Nord du territoire pour des déplacements occasionnels.

Une desserte englobant la majorité du territoire : 11 communes du territoire sont desservies par au moins une ligne de transport en commun régionale, soit 88 % de la population. Mais la localisation des arrêts n'est pas toujours optimale : la zone d'activité de Revigny-sur-Ornain n'est pas directement desservie, nécessitant environ 10 minutes de marche pour rejoindre ArcelorMittal.

Une offre scolaire complète l'offre de transport, avec des rabattements en lien avec les collèges de secteurs

3.2 L'offre de transport ferroviaire

Une offre ferroviaire qui répond aux besoins de la population du territoire



La ligne L28 Epernay <> Bar-le-Duc <> Metz ne répond pas aux besoins des habitants de la COPARY :

Aucun service de la ligne n'est adapté aux horaires de travail aux heures de pointe du matin et du soir en gare de Revigny-sur-Ornain. Un actif du territoire ne peut donc pas utiliser cette ligne pour se rendre au travail, notamment vers Bar-le-Duc.

Pour les captifs, il n'y a qu'une seule possibilité de déplacement à la demi-journée vers Bar-le-Duc entre 17h00 et 19h30. Durant les week-ends, la ligne dessert le territoire uniquement le samedi après-midi en direction de Vitry-le-François et de Châlons-en-Champagne.

Une offre plus qualitative pour la ligne L29A Revigny <> Bar-le-Duc <> Toul <> Nancy … mais qui reste limitée :

Avec 2 services en période de pointe du matin, la ligne L29A permet aux actifs du territoire de se rendre à Bar-le-Duc ou à Nancy pour travailler.

Mais il n'y a qu'une seule possibilité de retour depuis Bar-le-Duc à 18h00 et uniquement en période scolaire, limitant l'attrait de la ligne pour les actifs sur l'ensemble de l'année.

Un niveau de service plus important pour les captifs, avec des déplacements à la demi-journée vers Bar-le-Duc et à la journée vers Nancy, y-compris durant les week-ends.

La faiblesse de l'offre ferroviaire ne permet pas d'offrir une alternative efficiente face à l'automobile pour les déplacements en direction des polarités extérieures, plus particulièrement chez les actifs en direction de Bar-le-Duc.

3.2 L'offre de transport ferroviaire

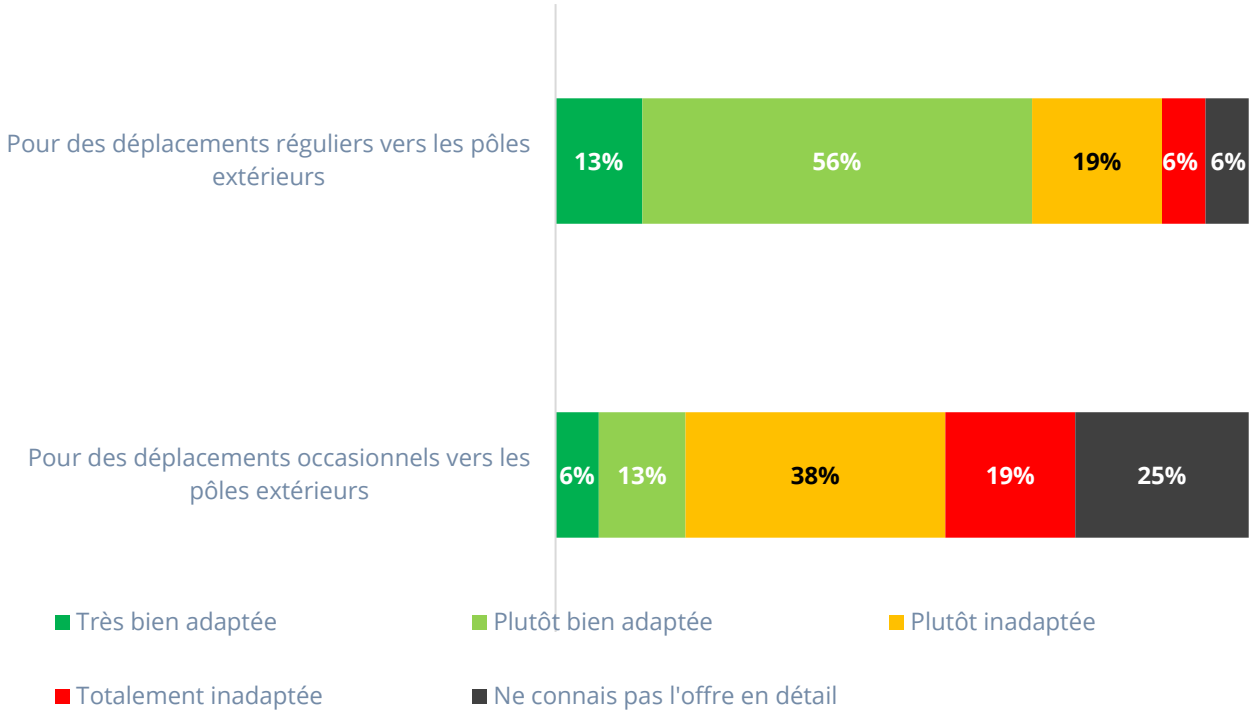
Détail du niveau de service de l'offre ferroviaire

Gare	Revigny-sur-Ornain	
Ligne	**L28 Metz <> Bar-le-Duc (<> Epernay)**	**L29A Revigny <> Bar-le-Duc <> Toul <> Nancy**
Nombre service journalier (semaine)	• 1 vers Bar-le-Duc / Metz • 1 vers Epernay	• 5 vers Bar-le-Duc / Nancy dont 1 en car • 4 vers Revigny
Services en HPM* **Heure de pointe du matin : 06h30 -09h00*	0	2
Services en HPS** ***Heure de pointe du soir : 16h30 -19h00*	1	1 en période scolaire
Nombre service (samedi)	1 vers Epernay	• 2 vers Bar-le-Duc / Nancy • 1 vers Revigny
Nombre service (dimanche)	0	• 1 vers Bar-le-Duc / Nancy • 2 vers Revigny
Amplitude horaire	07h16 – 20h30	06h16 – 22h36
Réponse pour les actifs	Inexistante	Insuffisante
Réponse pour les captifs	Insuffisante	Moyenne

3.2 L’offre de transport ferroviaire

Un contraste entre la qualité de l’offre et la perception des élus pour les déplacements du quotidien

La perception de l'offre ferroviaire sur la gare de Revigny-sur-Ornain chez les élus



Les élus considèrent l’offre ferroviaire adaptée au départ de Revigny-sur-Ornain pour des déplacements réguliers vers les pôles externes, malgré la faiblesse de l’offre constatée.

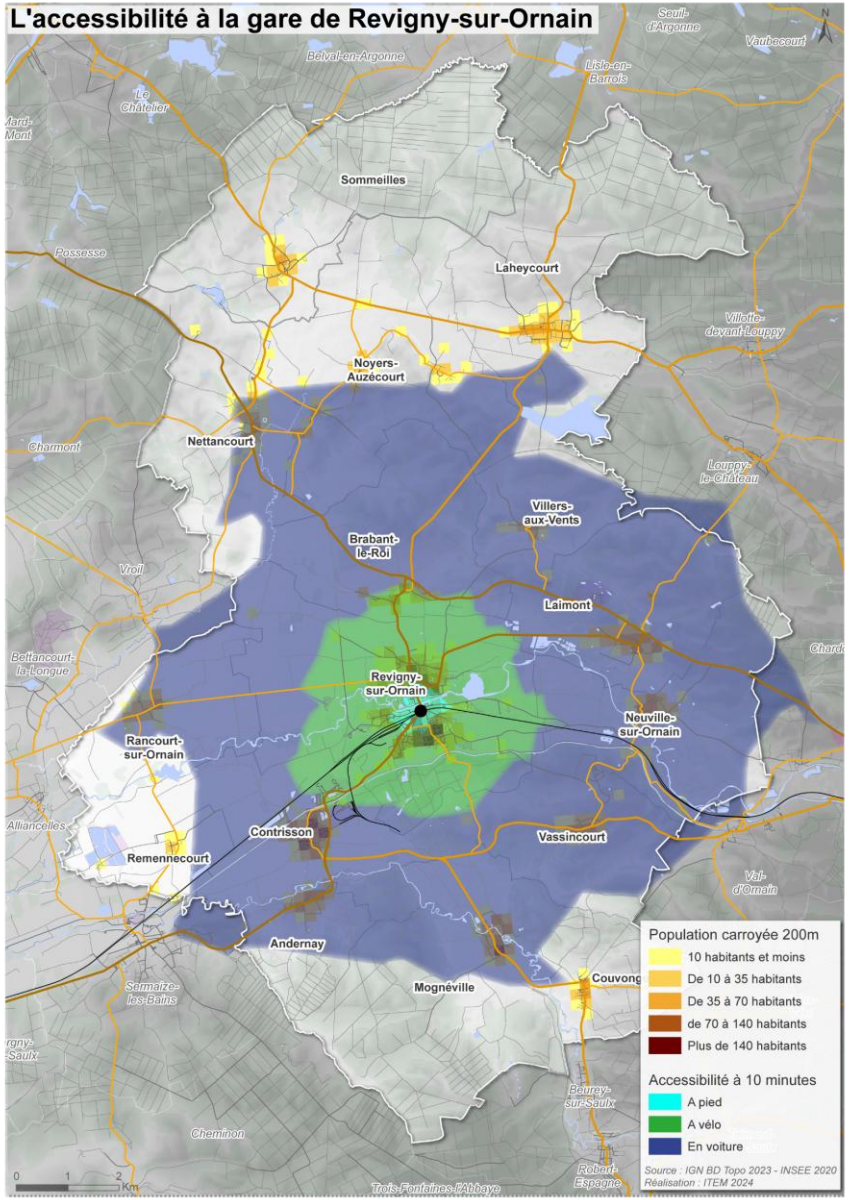
69 % d’entre eux l’estiment en effet adaptée pour des déplacements réguliers vers les polarités externes.

Dans le même temps, seulement 19 % la considèrent adaptée pour des déplacements plus occasionnels.

Une méconnaissance de l’offre pour les déplacements plus occasionnels en train apparaît chez les élus.

3.2 L'offre de transport ferroviaire

Près de 9 habitants sur 10 sont à moins de 10 minutes en voiture de la gare de Revigny-sur-Ornain



La gare de Revigny-sur-Ornain est rapidement accessible pour la majorité de la population du territoire :

88 % de la population de la COPARY est située à 10 minutes ou moins de la gare en voiture.

3 communes sont localisées en dehors de l'aire de chalandise de la gare : Couvonges, Remennecourt et Sommeilles, soit 382 habitants. A Laheycourt, 9 habitants sur 10 sont également situés à plus de 10 minutes en voiture de la gare.

42 % des habitants du territoire peuvent accéder à la gare à 10 minutes ou moins à vélo.

Mais cette accessibilité concerne principalement les habitants de Revigny-sur-Ornain, qui représentent 93 % du potentiel d'accessibilité en gare à vélo, et de Brabant-le-Roi.

1 habitant du territoire sur 10 peut accéder à la gare de Revigny-sur-Ornain à pied en 10 minutes ou moins. Cette accessibilité à pied concerne 27 % des habitants de Revigny-sur-Ornain.

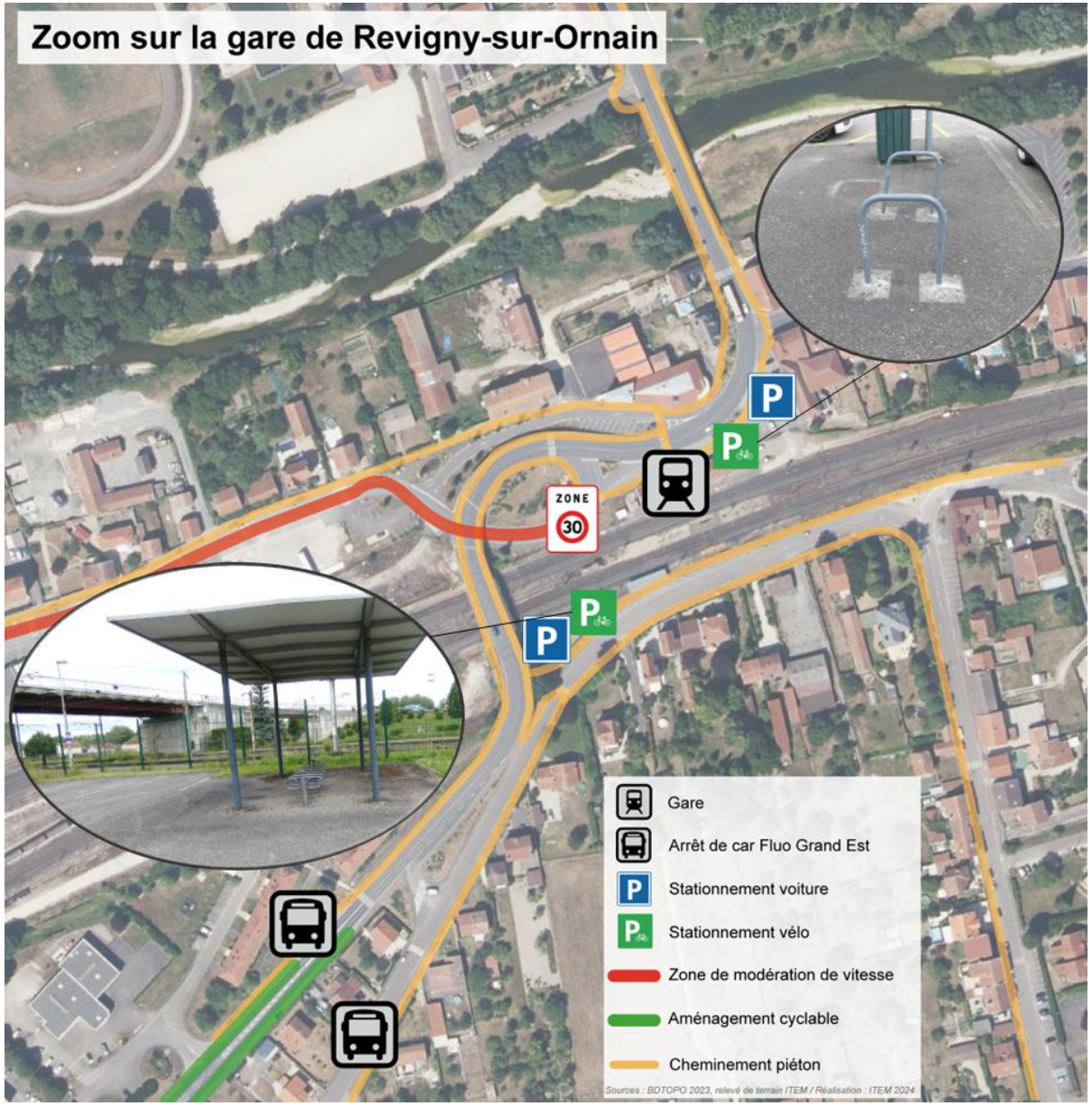
La gare de Bar-le-Duc n'est pas aussi rapidement accessible pour les habitants de la COPARY

Depuis Laimont, le temps de trajet pour rejoindre la gare de Bar-le-Duc en voiture est de 15 minutes.

L'amélioration des conditions de rabattement en gare de Revigny-sur-Ornain à vélo pour les habitants de Revigny et de Brabant-le-Roi favoriserait les rabattements à vélo et le report modal vers le train.

3.2 L’offre de transport ferroviaire

Zoom sur la gare de Revigny-sur-Ornain



Une accessibilité à parfaire pour les modes actifs.

Les entrées de la gare et du quai Sud ne sont pas pacifiées, la zone 30 de la rue du Dépôt ne se prolongeant pas jusqu’au parvis de la gare.

Aucun aménagement cyclable ne permet d’accéder directement à la gare.

L’intermodalité en gare de Revigny-sur-Ornain est peu développée.

20 places de stationnement voiture sont situés en gare : 17 places au quai principal, et 3 places au niveau du quai Sud.

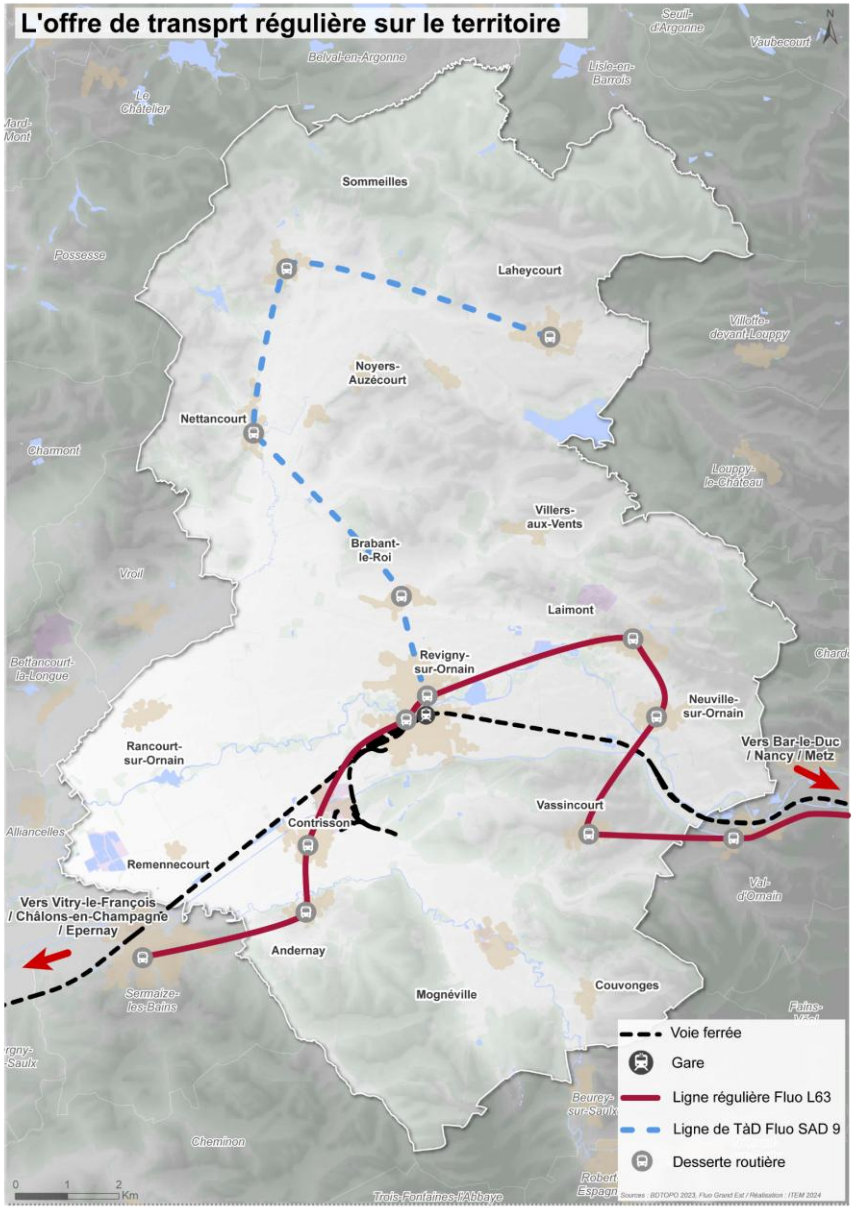
Les arrêts de la ligne régulière LR63 ne desservent pas directement la gare, l’usager doit alors marcher pendant 3 à 5 minutes avant d’accéder aux quais ; seuls les cars TER desservent la gare au plus près.

Le stationnement vélo est également peu développé à proximité de la gare : 2 arceaux sont présents sur le parvis, tandis que 6 racks abrités sont localisés au quai Sud. Aucun stationnement vélo sécurisé (box individuel ou consigne collective), favorisant la multimodalité vélo – train, n’est présent.

Le renforcement de la place de la gare comme espace multimodal du territoire, combiné avec une amélioration de l’offre, peut favoriser l’usage du train pour les déplacements vers l’extérieur.

3.3 L'offre de transport routière

Une desserte routière plus adaptée pour un public captif



Une offre routière régulière plus adaptée pour les captifs.

La ligne régulière LR63 Sermaize-les-Bains <> Bar-le-Duc est peu adaptée pour les actifs : un seul trajet pour se rendre à Bar-le-Duc le matin à 07h30 (départ de Revigny à 07h00) et deux services retours à 17h25 ou 19h05. Des horaires qui ne répondent au besoin que d'une partie spécifique des actifs.

Des déplacements à la journée et à la demi-journée offerts vers les polarités extérieures, y-compris durant les week-ends, offrent une réponse plus adaptée pour les captifs.

20 233 voyageurs ont emprunté la ligne en 2023 sur l'ensemble des arrêts (y-compris hors de la COPARY), dont 9 344 en direction de Bar-le-Duc et 10 889 en direction de Sermaize-les-Bains.

Une ligne de TàD très peu utilisée par les habitants du Nord de la COPARY

Avec deux services par sens en semaine, la ligne SàD 9 offre des possibilités de déplacement à la journée et à la demi-journée pour les captifs du Nord de la COPARY en rabattement vers Revigny-sur-Ornain.

Mais le service est très faiblement utilisé : la Région Grand Est n'enregistre en effet aucune donnée de fréquentation du service en 2023. Une situation qui serait en partie liée, selon la Région, à des correspondances mal adaptées avec les autres offres de transport du territoire.

L'offre de transport régionale routière permet de répondre aux besoins des publics captifs, mais répond mal aux besoins de actifs. L'utilisation des transports en commun dépend également de la bonne connaissance de la population sur l'offre disponible

3.3 L'offre de transport routière

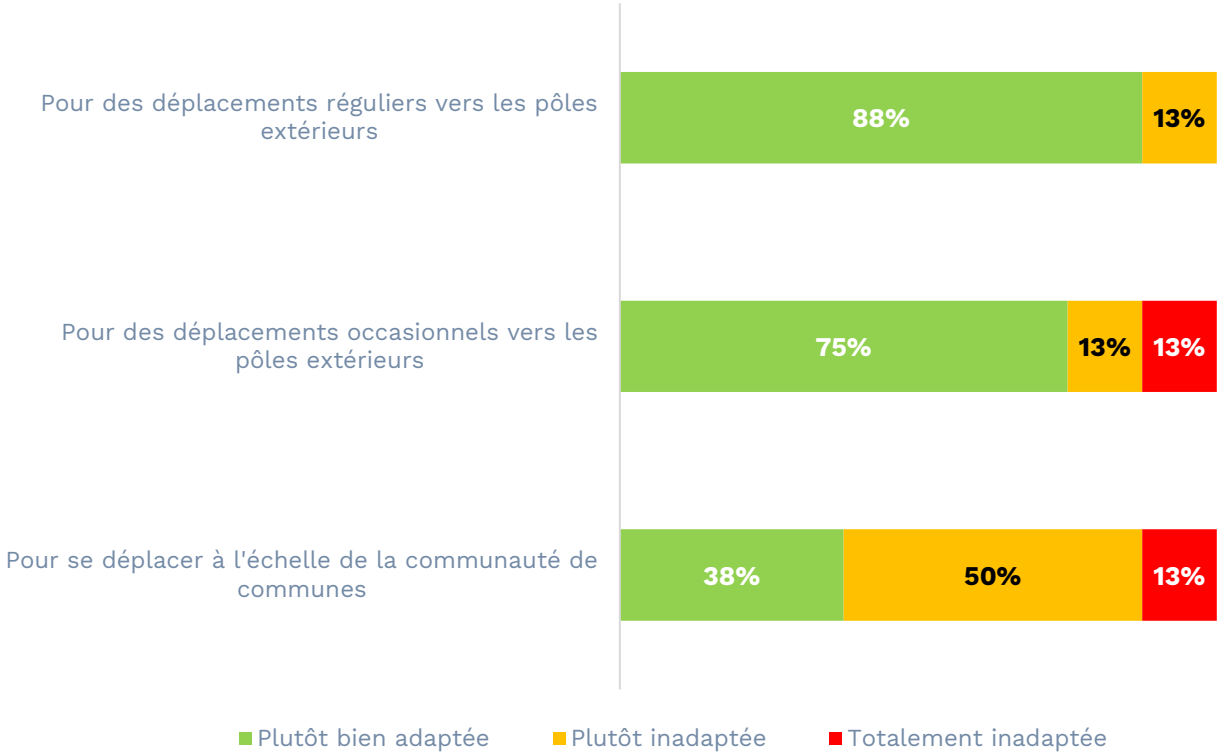
Détail du niveau de service de l'offre routière régionale

Ligne	SAD 9 Revigny-sur-Ornain <> Laheycourt	Ligne L63 Sermaize-les-Bains <> Bar-le-Duc
Nombre service journalier (semaine)	**2 par sens**	**6 par sens**
Services en HPM* **Heure de pointe du matin : 06h30 -09h00*	**1 vers Revigny**	• **2 vers Bar-le-Duc** • **1 vers Sermaize-les-Bains**
Services en HPS** ***Heure de pointe du soir : 16h30 -19h00*	**1 vers Laheycourt**	**1 par sens**
Nombre service (samedi)	**1 par sens**	**3 par sens**
Nombre service (dimanche)	**0**	**1 par sens**
Amplitude horaire	**08h35 – 17h35**	**06h45 – 19h55**
Réponse pour les actifs	**Insuffisante** • **1 service par sens en période de pointe**	**Moyenne** • **1 seul service en HPS dans les deux sens**
Réponse pour les captifs	**Adaptée** • **2 déplacements possible à la demi-journée vers Revigny en semaine** • **1 déplacement possible à la journée vers Revigny le samedi**	**Adaptée** • **Possibilité de se déplacer à la demi-journée en semaine et le samedi** • **Possibilité de se déplacer à la journée le dimanche**

3.3 L’offre de transport routière

Une offre perçue favorablement pour se déplacer vers les pôles externes

La perception de la desserte routière Fluo Grand Est chez les élus



L’offre de transport routière régionale est perçue positivement par les élus pour se déplacer vers les pôles extérieurs du territoire

En effet, 88 % la trouve plutôt bien adaptée pour des déplacements réguliers vers ces pôles, et 75 % pour des déplacements plus occasionnels.

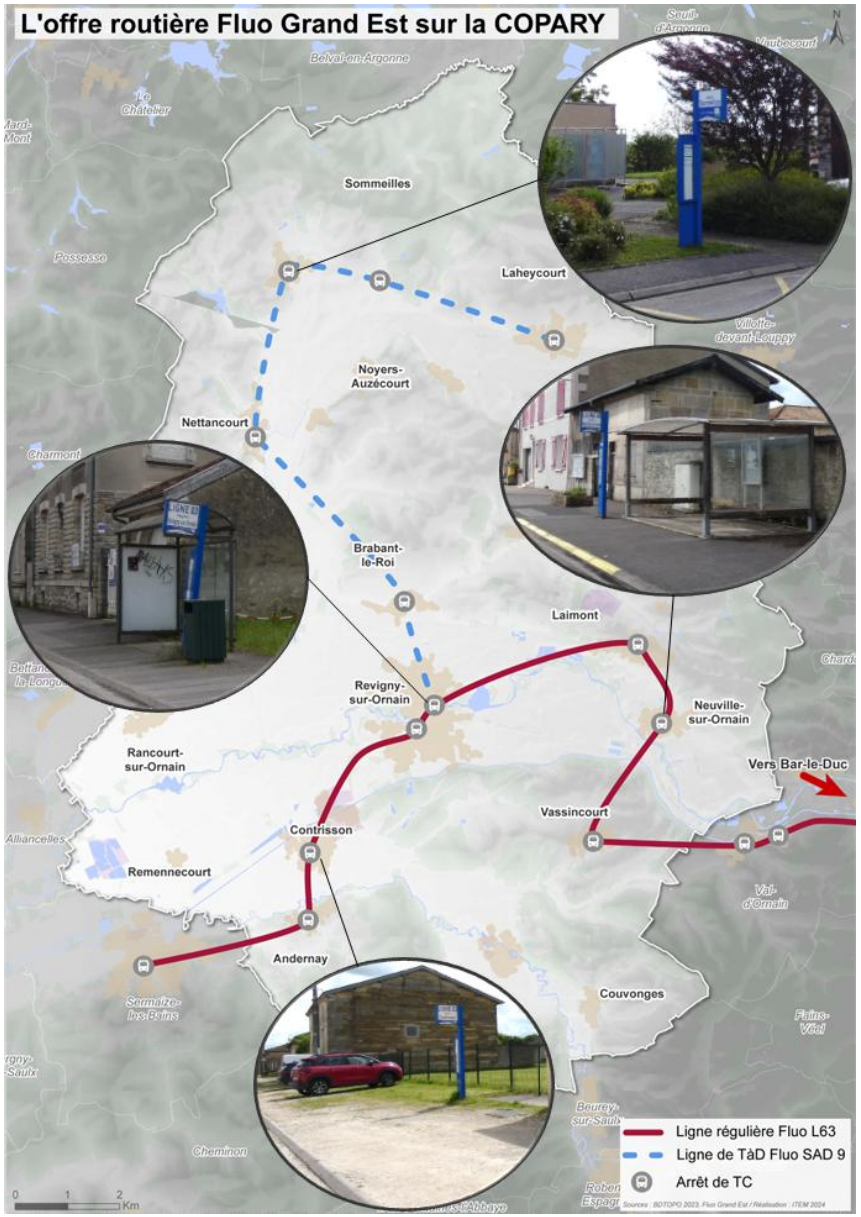
Cette perception contraste particulièrement avec le niveau de l’offre proposée aux heures de pointe (1 seul service adaptée pour rentrer sur la COPARY le soir).

En revanche, l’offre est perçue plus négativement pour se déplacer à l’échelle de la communauté de communes

Ce sont 38 % des élus qui considèrent l’offre encore plutôt bien adaptée pour se déplacer au sein du territoire.

3.3 L'offre de transport routière

Une intermodalité peu prise en compte aux arrêts



L'ensemble des arrêts de car Fluo Grand Est sur le territoire sont matérialisés par des panneaux d'affichages et disposent d'une information pour l'usager (horaires, modification en cas de travaux, ...). Certains arrêts sont également dotés d'un abribus, mais la prise en compte des PMR n'est pas assurée avec des quais aux normes.

Information affichée sur un arrêt de car (Vassincourt)

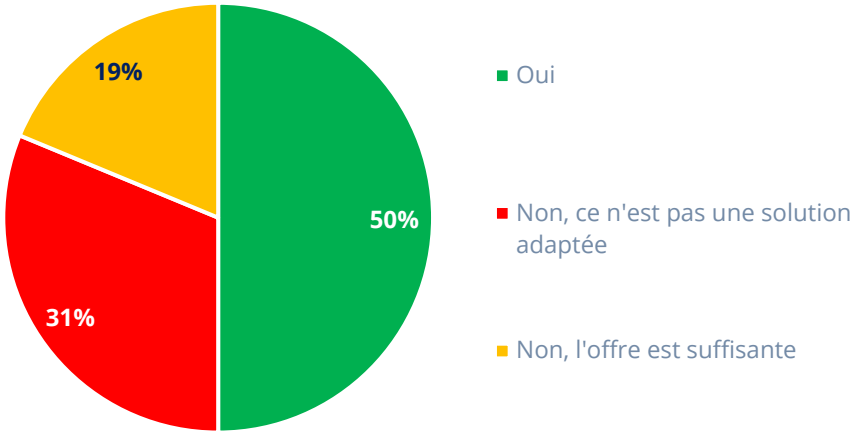
Les arrêts de car ne sont pas dotés de stationnement vélo à proximité, ce qui, en combinaison avec le manque d'aménagements cyclables sur le territoire, ne permet pas de favoriser les déplacements multimodaux vélo – TC, au profit de l'usage de la voiture.

La mise en place de stationnement vélos aux arrêts de car peut contribuer à l'utilisation des modes alternatifs à la voiture individuelle, en favorisant l'intermodalité vélo – car.

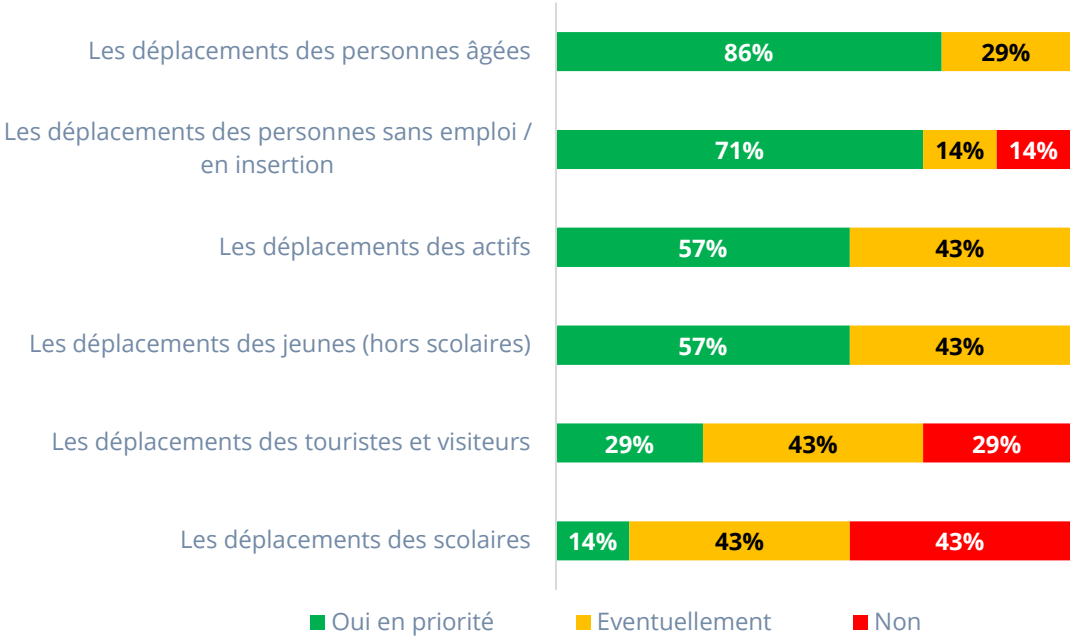
3.4 Les attentes des élus sur l'amélioration de l'offre de transport

Une attente mitigée des élus pour l'amélioration des TC sur le territoire

Faut-il renforcer l'offre de TC sur le territoire ?



Les publics à prioriser en cas d'amélioration de l'offre de TC



Les élus sont mitigés quant au développement de l'offre de TC sur le territoire.

En effet, **si 50 % des élus souhaitent que l'offre de transport soit renforcée**, la moitié restante n'est pas forcément en faveur de cette solution.

31 % estiment de fait que les transports en commun ne sont pas adaptés sur la COPARY, et que l'amélioration des conditions de mobilité doit passer par d'autres solutions.

19 % pensent que l'offre actuelle répond déjà aux besoins et qu'il n'est pas nécessaire de la faire évoluer.

En cas d'amélioration de l'offre, **celle-ci devra répondre prioritairement aux besoins des personnes âgées** (86 % des élus) **et des personnes sans emplois ou en insertion professionnelle** (71 %).

Un éventuel renforcement de l'offre devra être orienté vers les principales polarités : Revigny-sur-Ornain (44 %) **et Bar-le-Duc** (22 %).

3.5 Comparatif détaillé entre les TC et la voiture

Une offre de transport difficilement concurrentielle avec la voiture en temps de parcours

Destination (depuis Revigny-sur-Ornain)	Réseau de transport	Temps de parcours	
		TC*	Voiture**
Bar-le-Duc 17 km	TER	**25 min**	**25 min**
	FLUO Grand-Est	**45 min**	
Vitry-le-François 35 km	TER (L28A, 1 service / jour)	**35 min**	**40 min**
	FLUO Grand-Est	**1h10 à 4h40 selon le trajet** Jusqu'à 5 ruptures de charge selon le trajet	
Saint-Dizier 29 km	TER / Car TER	**1h50** 1 rupture de charge	**40 min**
	FLUO Grand-Est	**De 1h35 à 3h40 selon l'horaire** 1 rupture de charge	
Châlons-en-Champagne 56 km	TER (L28A, 1 service / jour)	**50 min**	**55 min**
	TER (autre trajet)	**3h40 minimum** 3 à 4 ruptures de charge	
Verdun 57 km	Car Fluo Grand Est	**2h à 2h45** *(selon le trajet)* 1 à 2 ruptures de charge	**1h**
Reims 95 km	TER	**3h30 (minimum)** Jusqu'à 5 ruptures de charge selon le trajet	**1h15**
Nancy 102 km	TER	**1h35**	**1h45**
Metz 133 km	TER	**2h30 minimum** 3 ruptures de charge	**1h35**

** Ajout de 15 min pour prendre en compte le pré et post acheminement à pied ou à vélo.*
*** Ajout de 5 min pour prendre en compte le stationnement.*

Globalement, les temps de trajets en transport en commun ne soutiennent pas la comparaison avec les trajets en voiture.

Sur 8 exemples de polarités extérieures en destination, 2 destinations sont aussi, voire plus rapidement accessibles en train qu'en voiture de manière régulière, et avec des écarts de temps globalement négligeable :

- Bar-le-Duc (temps de parcours similaire) ;
- Nancy (10 minutes d'écart).

Si les trajets apparaissent plus rapides en train pour se rendre à Vitry-le-François et à Châlons-en-Champagne, il ne s'agit que d'un service au cours de la journée, durant le soir, et ne sont donc pas représentatif.

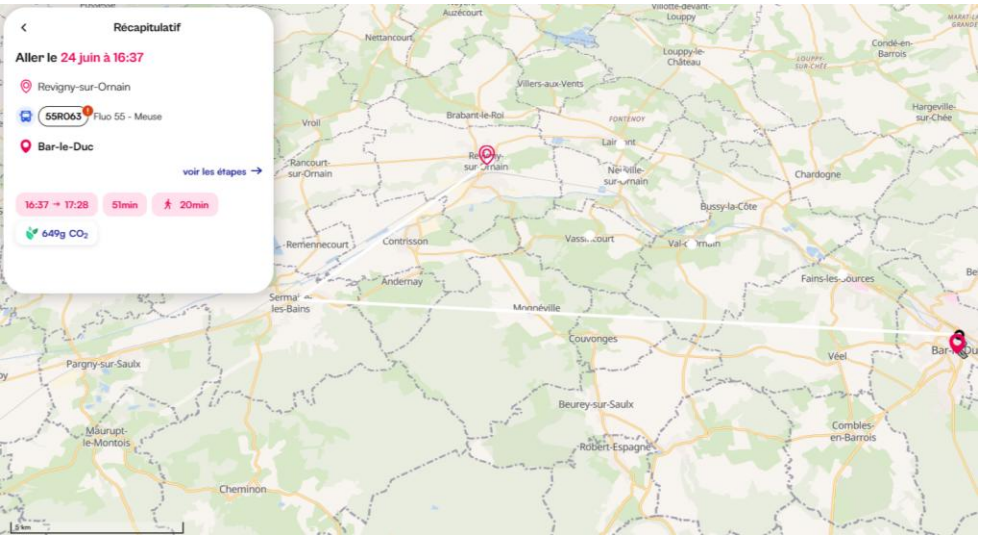
Les trajets vers les polarités externes nécessitent pour la plupart d'effectuer des ruptures de charge, contribuant à augmenter les temps de parcours.

Le train peut également être soumis à des aléas (retards ou suppressions liées à des causes matérielles ou humaines) qui peuvent affecter négativement les temps de parcours.

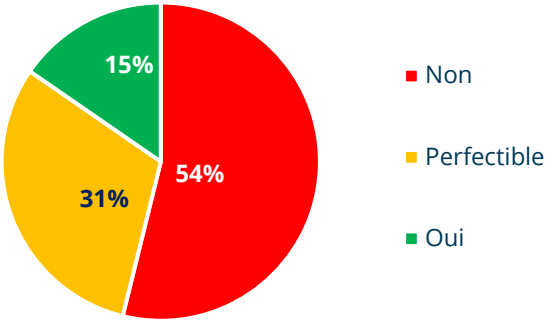
Concernant l'offre routière, les temps de parcours affichés ne permettent pas de rivaliser avec l'automobile.

3.6 La communication sur l’offre de transport

Une communication assurée par la Région via la plateforme Fluo Grand Est



Jugez-vous les informations / communication satisfaisante(s) sur l'offre de TC Fluo ?



Le site Fluo Grand Est comprend l’ensemble de l’information sur l’offre de mobilité régionale, à savoir :

- Les plans du réseau général et par département ;
- Les horaires des différentes lignes ;
- Un calculateur d’itinéraire ;
- La tarification ;
- Les services complémentaires ;
- Le transport scolaire

Le site permet de connaître les tarifs, les fiches horaires des lignes et les plans des réseaux, l’information et la réglementation sur l’offre de transport scolaire, …

Mais l’information est dense, et n’est pas facilement lisible et accessible pour l’usager.

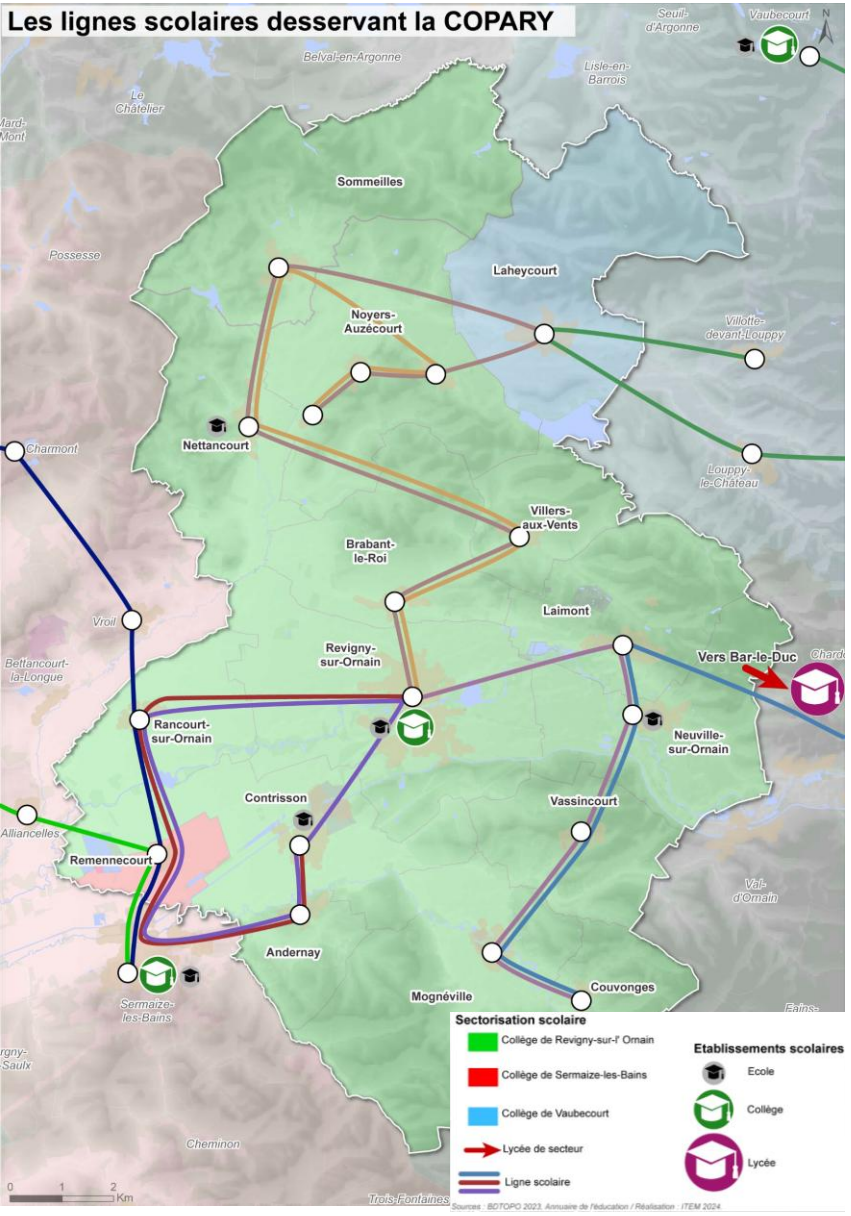
La plateforme intègre également un outil de calcul d’itinéraire multimodal intégrant des informations des réseaux urbains et interurbains, ainsi que les informations d’autres modes (vélo, voiture, marche).

Les élus ne sont, dans l’ensemble, pas satisfait de la communication sur l’offre de transport.

54 % des élus jugent en effet la communication sur l’offre de transport insatisfaisante, tandis que 31 % estiment qu’elle peut être améliorée.

3.7 L'offre de transport scolaire

Un maillage de ligne scolaire en lien avec les principaux établissements du territoire et externes



9 lignes scolaires desservent la COPARY et proposent une desserte plus fine du territoire avec l'ensemble des communes bénéficiant d'une ligne scolaire.

Une organisation des lignes scolaires calquée sur la sectorisation des collèges, avec :

- 5 lignes en rabattement sur Revigny-sur-Ornain ;
- 1 ligne en direction de Vaubecourt depuis Laheycourt ;
- 1 ligne au départ de Couvonges à destination de Bar-le-Duc ;
- 2 lignes reliant Remennecourt à Sermaize-les-Bains.

L'accès à Bar-le-Duc via une ligne scolaire n'est possible que depuis Couvonges, Mognéville, Vassincourt, Neuville-sur-Ornain et Laimont. Les lycéens situés sur une autre commune du territoire sont contraints de se rendre à Revigny-sur-Ornain et d'emprunter la ligne régulière L63 ou le TER pour se rendre à Bar-le-Duc.

Les lignes scolaires Grand Est peuvent être empruntées par les publics autre que scolaires, dans la limite des places disponibles et en dehors des lignes à destination des scolaires élémentaires. Mais aucune fréquentation commerciale n'a été enregistrée par la Région pour l'année 2023.

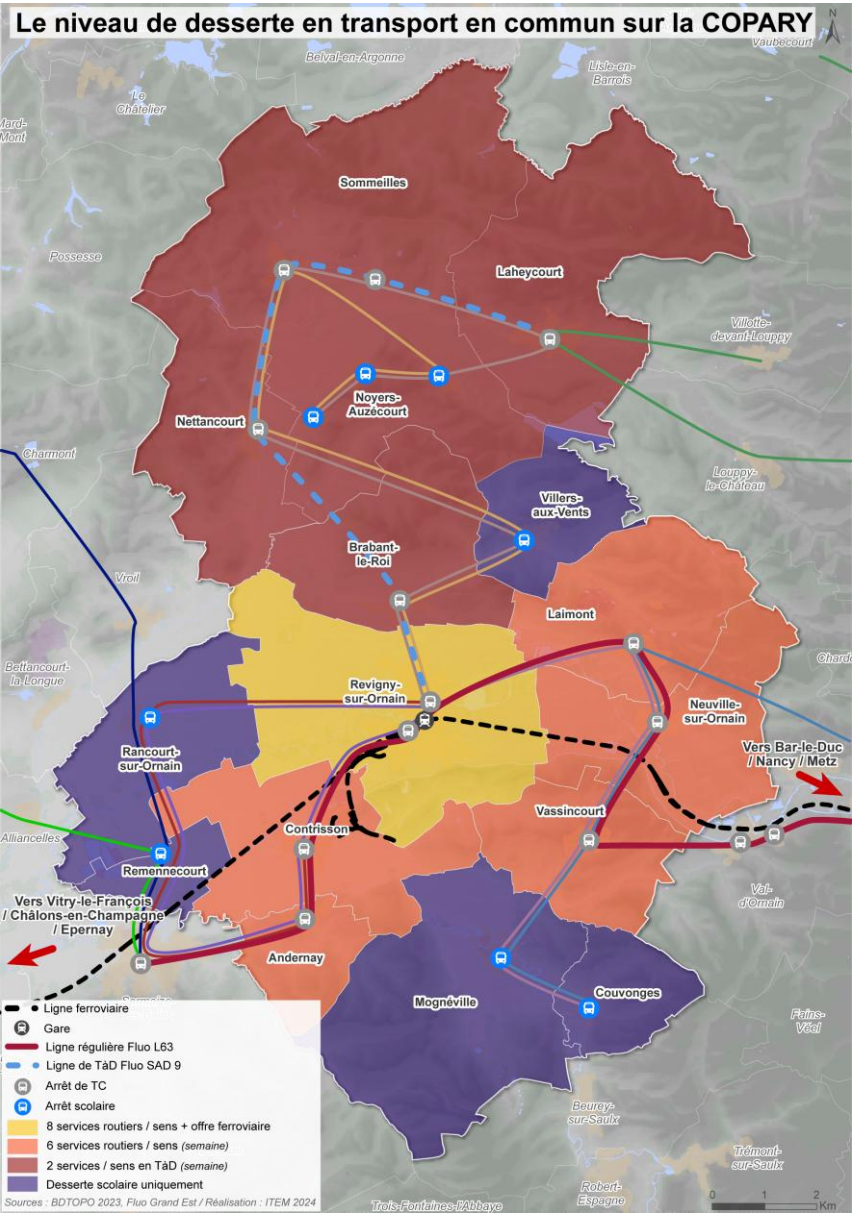
Plus de 90 % des élus indiquent connaître le fonctionnement technique des lignes scolaires *(présence des arrêts, destinations et nombres de services)***.**

Mais seul 37 % connaissent la possibilité pour les publics autre que scolaires d'utiliser ces lignes.

L'offre de transport scolaire peut être une solution de mobilité pour des déplacements très occasionnels en rabattement vers les pôles, notamment Revigny-sur-Ornain. Mais le nombre de services et les horaires de circulation limitent grandement son utilisation potentielle.

3.8 Synthèse de l'offre TC régulière à l'échelle du territoire

Un territoire à la marge du réseau de TC régional



Le niveau de service global sur le territoire apparaît insuffisant.

Desservie par l'ensemble de l'offre régionale routière et ferroviaire circulant sur le territoire, Revigny-sur-Ornain est la commune ayant le plus haut niveau de service du territoire avec 8 services routier par sens (dont 2 en TàD) et les services TER.

Les communes desservies par la ligne L63 Sermaize-les-Bains <> Bar-le-Duc (soit 5 communes hors Revigny-sur-Ornain, ce qui représente 30 % de la population) bénéficient d'un niveau de services correct afin de se rabattre vers une polarité extérieure, en particulier Bar-le-Duc.

Les communes qui ne sont pas desservies par la L63 sont laissées à la marge du territoire :

En effet, seuls 2 services à la demande par sens desservent le Nord de la COPARY en direction de Revigny-sur-Ornain (5 communes du territoire pour 18 % de la population), et ne sont dans les faits pas utilisés par la population (manque de correspondance à Revigny-sur-Ornain, manque de communication sur l'offre, …).

5 communes du territoire (12 % de la population) ne sont desservies qu'à travers les lignes scolaires : les habitants de ces communes sont alors en marge du territoire et sont donc dépendants de la voiture pour se déplacer au quotidien (travail / étude, achats, rendez-vous, …).

Le territoire est également déconnecté de l'offre ferroviaire à grande vitesse : la gare Meuse TGV est située à plus de 30 minutes en voiture du territoire, et entre 1h25 et 2h de trajet en transport en commun (nécessité de se rendre à Bar-le-Duc, puis prendre une navette en direction de Meuse TGV).

4. Les modes actifs

Les modes actifs, et notamment le vélo, connaissent un fort développement, notamment depuis la crise du COVID-19. La facilité de se déplacer à vélo ou à pied dépend de la qualité des aménagements et des cheminements existants, et des services favorables à la pratique des modes doux, comme le stationnement vélo.

4.1 Caractéristiques générales de la pratique cyclable

Une pratique cyclable qui s'instaure au regard d'un potentiel en lien avec des aménagements

Les **modes actifs regroupent l'ensemble des modes de déplacement** sans **apport d'énergie autre que l'énergie humaine** (cela inclut désormais les modes électriques) pour fonctionner, on y retrouve ainsi :

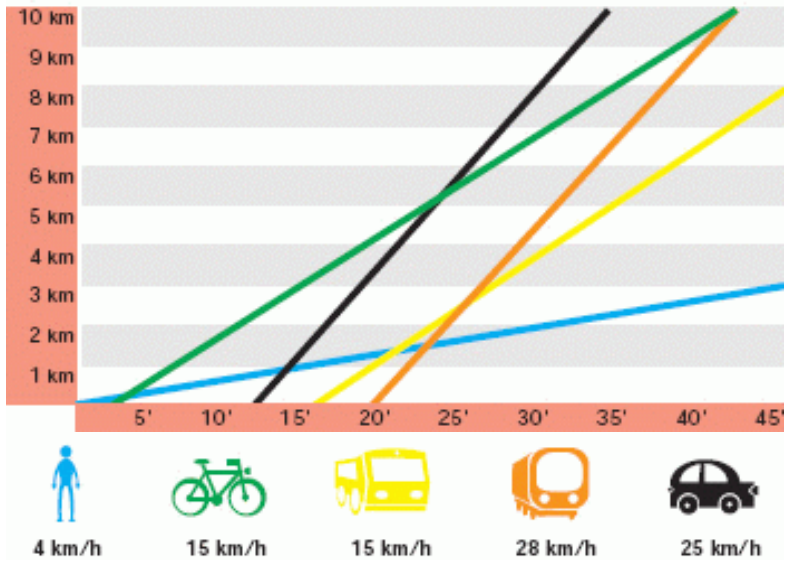
- La **marche** ;
- Le **vélo ;**
- Mais aussi les **rollers, trottinettes,** …

Ces modes **sont essentiellement des modes de proximité** ; c'est-à-dire **qu'ils sont pertinents** pour des déplacements de **courte distance : l**a **marche dans un rayon de 0 à 1 km**, le **vélo pour des déplacements jusqu'à 8 km, voire 10 à l'aide de vélos à assistance électrique**.

Ces modes constituent une **réelle solution de mobilité pour les déplacements du quotidien, notamment pour les déplacements au sein de la commune de résidence** (55 % des actifs et 33 % des scolaires du territoire).

Au regard du contexte territorial (démographie, distances aux polarités, pôles générateurs, …), **les potentiels d'utilisation du vélo au quotidien entre les communes seront limités au rabattement vers Revigny-sur-Ornain, tant pour les actifs que pour les scolaires.**

Rapport distance-temps selon les modes en centre-ville



Leur bon développement est **couplé à la mise en œuvre d'une politique d'aménagement adaptée selon le secteur desservi :**

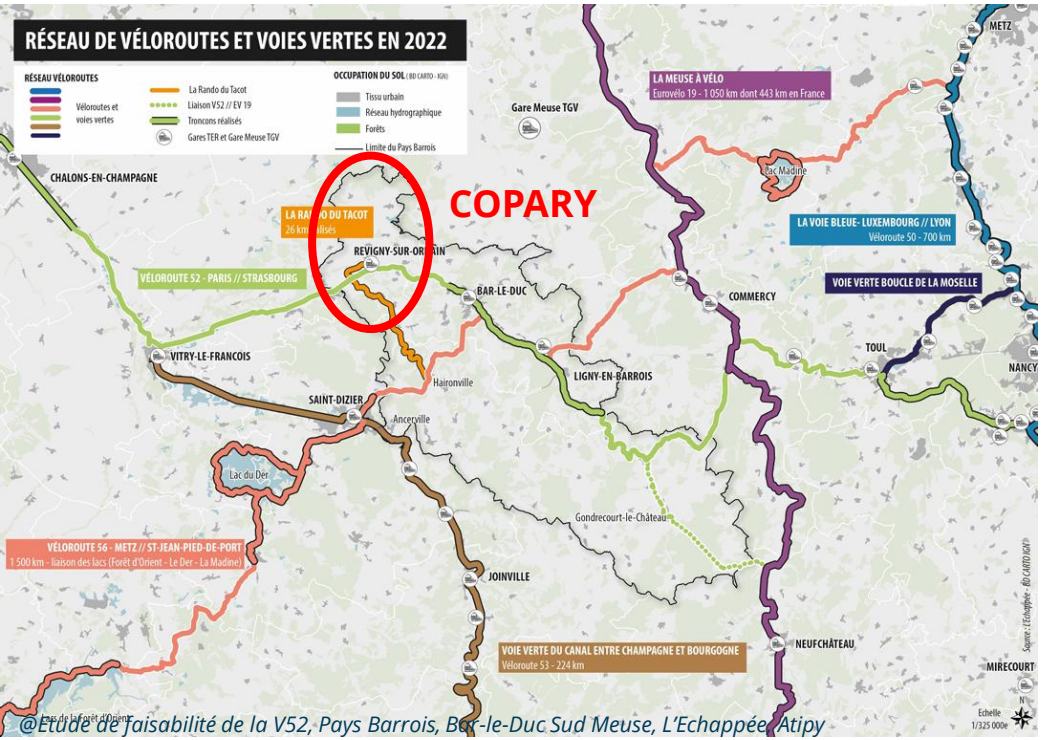
Mise en place de Zone de Rencontre à proximité des commerces de proximité, Zone 30 dans les traversées de bourgs et/ou dans les quartiers résidentiels, mise en place d'aménagements cyclables (voie verte, piste cyclable, bande cyclable, mais aussi chaucidou, double-sens cyclable…) pour sécuriser les axes routiers structurants et desservir les pôles générateurs…

En complément de la vocation utilitaire, **la pratique des modes actifs pour les motifs de loisirs et de cyclotourisme** est à prendre en considération. **Cette pratique repose sur des itinéraires jalonnés** (véloroutes, boucles cyclotouristiques locales) visant à desservir les principaux pôles touristiques d'un territoire, à l'image de la Vallée de la Saulx (patrimoine historique et mémoriel).

Un Schéma directeur cyclable est en cours de réalisation à l'échelle du Pays Barrois. Le PDMs n'aura alors pas pour objectif d'être redondant avec le futur Schéma, mais d'aborder de manière synthétique l'offre existante et future en modes actifs.

4.2 Les itinéraires cyclables de loisirs

Un territoire au croisement d'itinéraires cyclotouristiques



@Etude de faisabilité de la V52, Pays Barrois, Bar-le-Duc Sud Meuse, L'Echappée, Atipy

Le territoire est traversé par la véloroute V52 Paris-Strasbourg sur un axe Est-Ouest. L'axe connecte la COPARY avec Bar-le-Duc, Sermaize-les-Bains et Vitry-le-François et relie en interne Contrisson à Revigny-sur-Ornain (des possibilités de rabattement existe aussi depuis Neuville-sur-Ornain).

L'étude de faisabilité pour l'aménagement de la V52 a été menée en 2023, avec en préconisation la réalisation de l'itinéraire sur la COPARY en site propre et d'une aire de services principale à proximité de Contrisson.

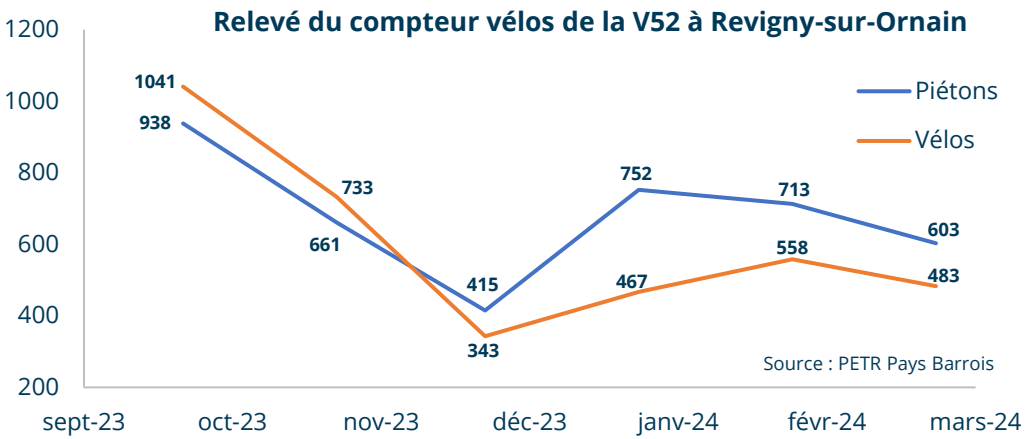
Sur la période octobre 2023 – 20 mars 2024, 604 cyclistes / mois ont été relevés en moyenne au compteur vélo de la V52 à Revigny-sur-Ornain, ce qui correspond à 20 cyclistes / jour, avec un pic en octobre 2023 à 1 041 cyclistes.

Durant la même période, une moyenne de 680 piétons / mois a été relevé.

Au Sud du territoire, la randonnée du Tacot entre Revigny-sur-Ornain et Haironville.

Située sur une ancienne voie ferroviaire, elle offre une possibilité de rabattement vers la véloroute V56 Metz - Saint-Jean-Pied-de-Port.

7 boucles cyclotouristiques annexes sont en lien avec cet itinéraire, dont 2 présentes sur le territoire.



Bien qu'ayant une vocation de loisir, ces axes offrent aussi des opportunités de déplacements utilitaires, avec un travail à réaliser sur l'aménagement de la V52 et les connexions dans les centre-bourgs

4.2 Les itinéraires cyclables de loisirs

En complément des itinéraires majeurs, des boucles de loisirs locales présentes

En complément des itinéraires nationaux et régionaux, la COPARY est parcourue par des boucles et itinéraires locaux :

2 boucles à visée cyclotouristiques :

Une petite boucle de 15 km qui part de Revigny-sur-Ornain et qui dessert Vassincourt et Neuville-sur-Ornain. Elle est destinée à un public plutôt familial et/ou novice.

Une seconde boucle de 35 km partant de Revigny-sur-Ornain et passant au Sud du territoire par les communes des Vallées de l'Ornain et de la Saulx jusqu'à Robert-Espagne et Trémont-sur-Saulx. Il s'agit d'un axe de tourisme mémoriel (villages martyrs de la 2nde Guerre Mondiale).

7 itinéraires de randonnée / VTT

Si chaque boucle est indépendante, des connexions de courtes distances entre certaines boucles sont possibles.

Le maillage de boucles cyclotouristique et de randonnée sur le territoire n'offre que peu de possibilité de rabattement à vélo vers l'extérieur, hormis vers le Sud de la COPARY.

Les 2 boucles cyclotouristiques peuvent néanmoins être employées pour des déplacements du quotidien (notamment depuis Neuville-sur-Ornain vers Revigny-sur-Ornain)

4.3 Les aménagements cyclables

Des aménagements cyclables très peu développés et peu qualitatifs

Bande cyclable (Revigny-sur-Ornain)

Fin de bande cyclable (Revigny-sur-Ornain)

Bande bilatérale en enrobé coloré (Laheycourt)

Bande en enrobé coloré (Revigny-sur-Ornain)

Le territoire ne bénéficie pas d'aménagements cyclables qualitatifs pour la pratique du quotidien.

Seuls 410 mètres d'aménagements à visée utilitaire ont été relevés sur le territoire. Ces derniers sont exclusivement présents à Revigny-sur-Ornain et sont constitués de bandes cyclables sur la RD995. **Mais ces aménagements se révèlent de mauvaise qualité et dangereux à la pratique** :

- **Les bandes sont trop étroites** : environ 1 mètre de large, contre 1,2 mètres pour le minimum recommandé ;
- **Les aménagements sont discontinus**, avec des réinsertions nécessaires des cyclistes sur la voie principale (RD 995, 3 340 véhicules / jour) en fin d'aménagement.

Des bandes latérales en enrobé coloré sont également présentes à Revigny-sur-Ornain et à Laheycourt. Mais en l'absence de signalisations et de marquages destinés aux cyclistes, ces bandes ne peuvent être considérées comme étant des aménagements favorables à la pratique du vélo.

Le manque d'aménagements cyclable et leur qualité est un frein à la pratique cyclable, qui plus est dans un contexte de circulation des poids-lourds en traversée des bourgs. Le développement d'aménagements adaptés selon la configuration de la voirie, en lien avec le SDC du Pays Barrois, apparaît essentiel pour favoriser l'utilisation du vélo au quotidien

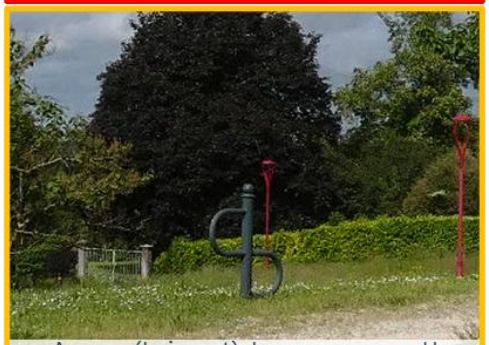
Des projets d'aménagements envisagés entre Brabant-le-Roi et Revigny-sur-Ornain et au sein de Revigny-sur-Ornain et de Mognéville.

4.4 Les services vélos

Un stationnement vélo à renforcer quantitativement et qualitativement

Nombre de places par type de stationnement vélo			
Communes	**Rack**	**Arceau***	**Total**
Contrisson	17	0	**17**
Laimont	0	4	**4**
Neuville-sur-Ornain	18	0	**18**
Revigny-sur-Ornain	81	4	**85**
Total COPARY	**116**	**8**	**124**

Racks (Contrisson)



Arceau (Laimont). Les arceaux en U inversé sont à privilégier

Territoire	Place / 100 habitants
CC Val Marnaysien (25 / 70)	0,8
Porte du Hainaut (59)	1,0
CC Loue Lison (25)	1,2
Grand Pontarlier (25)	1,25
Pays Thur Doller (68)	1,4
CC Entre Saône et Grosne (71)	1,6
COPARY (55)	1,7
Strasbourg (67)	14

Racks abrités (Revigny-sur-Ornain)

Avec **124 places vélos** recensées sur le territoire par les élus via l'enquête et lors des observations de terrain, **le territoire bénéficierait de 1,7 places pour 100 habitants**, ce qui serait légèrement supérieur à des valeurs généralement observées sur des territoires ruraux.

Mais 59 % de ce stationnement est situé au sein des établissements scolaires et ne sont donc pas accessibles pour l'ensemble de la population.

Par ailleurs, le stationnement vélo est inégalement répartis sur le territoire : seulement **1/4 des communes** de la COPARY (Contrisson, Laimont, Neuville-sur-Ornain et Revigny-sur-Ornain) en bénéficient, Revigny-sur-Ornain concentrant à elle seule 55 % du stationnement.

Mais c'est bien la qualité des stationnements cycles qui doit être améliorée, car **97 %** sont sous forme de **racks**, un stationnement à éviter au profit des arceaux (ils peuvent voiler la roue avant des vélos, sont moins sécurisés et moins visibles par les usagers).

Comme pour un déplacement en voiture, un déplacement cyclable nécessite une offre de stationnement dense, de qualité et de proximité pour tous les publics

4.4 Les services vélos

Peu de services annexes pour favoriser la pratique des modes doux au quotidien

Une randonnée découverte à l'échelle du territoire : la Cop'Rando.

Des circuits de randonnée à pied, en VTT et à cheval organisés sur une journée et mise en place par le Syndicat d'initiative du Pays de Revigny sur les différentes communes du territoire.

La 20ème édition s'est déroulée le 23 juin 2024 au départ d'Andernay, avec 3 parcours de randonnée pédestre, 2 parcours de VTT et un parcours à cheval.

Une location de trottinette électrique tout terrain à Andernay.

Une offre proposée par un loueur professionnel pour des durées allant de 1 heure à 1 journée.

EST. TROTT'IN LOC 2021

Les services et animations vélos / modes actifs présents sur le territoire sont conçus avant tout pour un usage touristique ou de loisir et non pour une pratique du quotidien (location de vélo à moyenne et longue durée, aide à l'achat, totems de réparation, ...)

4.5 La perception de la pratique cyclable

Une faible pratique cyclable en dehors des loisirs et du cyclotourisme

La perception de la pratique cyclable chez les élus

Une pratique du vélo centrée sur les loisirs et le cyclotourisme.

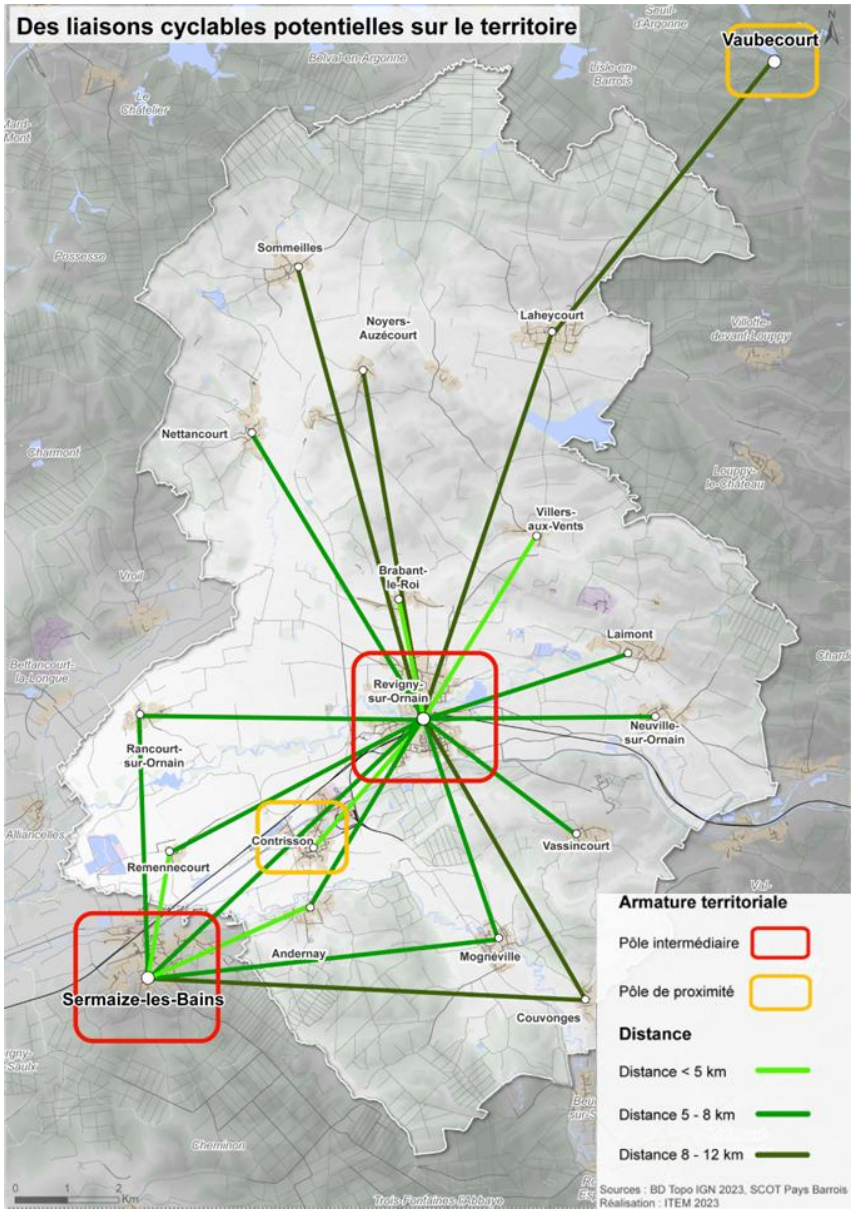
69 % des élus constatent en effet une pratique du vélo modérée à importante dans un cadre de loisir sur le territoire.

En contraste, la pratique s'effondre pour les déplacements du quotidien.

Si 1 élu sur 5 observe des déplacements à vélo pour se rendre à l'école, et 13 % de manière modérée pour des usages utilitaires divers, aucun élu ne signale une pratique notable pour se rendre au travail.

4.6 Les potentialités de déplacement à vélo

Des rabattements à vélo favorables en direction de Revigny-sur-Ornain et de Sermaize-les-Bains



Le territoire présente une topographie qui est peu contraignante dans l'ensemble pour la pratique cyclable, et qui apparaît alors adaptée pour une pratique du vélo.

L'ensemble des communes de la COPARY est situé à 12 km ou moins de Revigny-sur-Ornain, une distance acceptable pour une pratique utilitaire du vélo (en VAE pour les communes situées entre 8 et 12 km) :

- **16 %** de la population (hors celle habitant dans Revigny-sur-Ornain) est située à moins de 5 km à vélo de Revigny-sur-Ornain.
- **31 %** (hors Revigny-sur-Ornain) se trouve entre 5 et 8 km.
- **14 %** (hors Revigny-sur-Ornain) se trouvent entre 8 et 12 km.

Concernant l'accès à vélo aux polarités extérieures, celle-ci sera principalement limitée à Sermaize-les-Bains, avec 32 % de la population située à moins de 12 km à vélo de la polarité. L'accès à Vaubecourt est limité à la commune de Laheycourt, qui est située à 11 km.

Quant à Bar-le-Duc, elle est située à une distance trop importante du territoire (plus de 12 km) pour être accessible à vélo dans le cadre d'une pratique du quotidien.

Les élus sont partagés sur l'adéquation du territoire à une pratique cyclable régulière. Si 50 % des élus indiquent que le territoire ne se prête pas à une pratique régulière, l'autre moitié pensent que le territoire se prête, en partie ou totalement, à l'usage régulier du vélo

Pour les déplacements de courtes distances en rabattement vers Revigny-sur-Ornain et, dans une moindre mesure, Sermaize-les-Bains, le vélo est une solution pertinente, sous réserve d'aménagements qualitatifs et d'un ensemble de services cyclables développés.

4.7 Les cheminements piétons

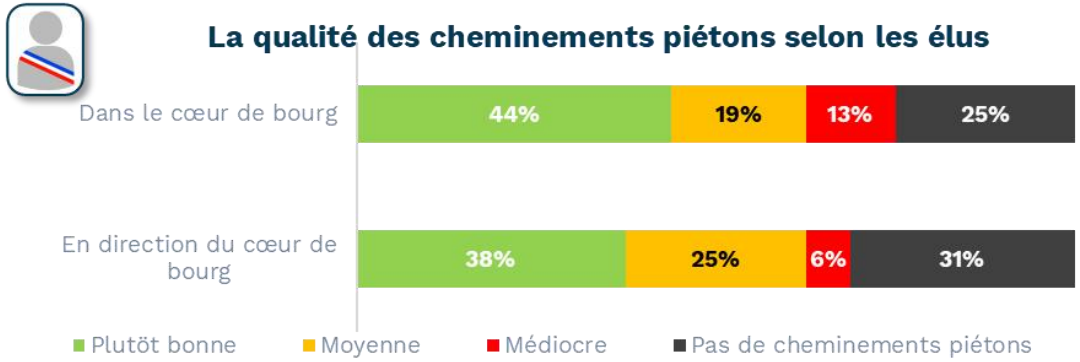
Des cheminements piétons à améliorer pour renforcer le rôle de la marche

Une traversée adaptée pour les PMR (Revigny-sur-Ornain

Absence d'abaissé sur le trottoir et de bandes podotactiles (Revigny-sur-Ornain)

Un cheminement étroit et une absence de traversée piétonne (Contrisson)

Cheminements étroits et entravé par le mobilier urbain (Neuville-sur-Ornain)



Des cheminements piétons parfois peu adaptés pour tous les publics.

Les cheminements piétons observés sont parfois trop étroits, discontinus, voire entravés par du mobilier urbain, comme des poteaux. Ces contraintes nuisent aux déplacements des piétons, en particulier chez les PMR, qu'ils s'agissent de personnes en situation de handicap ou de familles avec des poussettes, voire portent un risque aux piétons en les forçant à descendre sur la route.

Dans le même temps, les traversées piétonnes ne sont pas toujours conformes aux normes pour les PMR : absences des abaissés sur les trottoirs, des bandes podotactiles, …

Cela entraîne un cercle vicieux où, même pour des déplacements très courts (de moins de 500 m.) l'usage de la voiture est plus confortable que de se déplacer à pied.

Plus de la moitié des élus ont conscience des difficultés actuelles sur les cheminements piétons.

Les élus pensent que les efforts doivent être priorisés en direction des centre-bourgs (seul 38 % des élus les jugent de plutôt bonne qualité), les cheminements au sein des cœurs de bourg étant légèrement mieux aménagés (44 %).

L'amélioration des cheminements piétons est un enjeu notable pour renforcer la place de la marche pour les déplacements internes aux communes

5. Alternatives à l'autosolisme et nouvelles mobilités

Bien qu'il soit difficile de remettre entièrement en cause la place de l'automobile au sein des territoires ruraux, le développement de nouvelle pratique de mobilité peut impulser des changements de comportements pour limiter l'autosolisme ou l'usage d'un véhicule thermique.

5.1 Les solutions alternatives à l'autosolisme

L'usage de voiture ne peut pas être entièrement substituée par les transports en commun et les modes actifs sur la COPARY du fait de ses atouts (flexibilité, temps de trajet, …). **Par ailleurs, les publics précaires peuvent connaître des difficultés dans leur déplacements du quotidien :** pour rappel, 15,8 % des ménages sont en précarité énergétique mobilité sur le territoire.

Mais pour limiter l'usage de l'autosolisme (environ 1,2 personnes par voiture pour les déplacements pendulaires) **et la possession de véhicules par les ménages, différentes solutions peuvent être mises en place :**

- **La mobilité solidaire :**

Pour aider les publics précaires de la COPARY dans leurs déplacements sur le territoire, une solution de mobilité solidaire est mise en œuvre à l'échelle des 3 PETR meusiens, appuyées par le Département, l'Etat et des structures locales : le réseau Roul'en Meuse.

A Revigny-sur-Ornain, l'ADMR propose des services de transport accompagné, d'aide à la mobilité et de livraisons à domicile à destination des personnes âgées et en situation de handicap.

- **Le covoiturage :**

Sur la COPARY, **il n'existe pas d'aire de covoiturage signalée : la pratique du covoiturage passe alors à travers des aires informelles.** Les élus ont ainsi identifié 3 aires informelle dans l'enquête à Laimont, Brabant-le-Roi et Nettancourt. Le réseau Roul'en Meuse contribue également à la pratique du covoiturage via des incitations financières.

D'autres solutions de mobilité peuvent contribuer à limiter l'autosolisme et le nombre de véhicules par ménage :

- **L'autopartage organisé :** un système d'autostop avec des arrêts matérialisés (exemple : Rézopouce) ;
- **L'autopartage :** mise en location d'un véhicule (ou d'une flotte) par un opérateur pour une courte limitée.

Au regard de la réglementation européenne sur l'interdiction de la vente de véhicule thermique neuf à partir de 2035, **le développement de l'électromobillté devient également un enjeu à prendre en compte sur la COPARY.**

5.2 Le dispositif Roul'en Meuse

Un réseau de mobilité à l'échelle des 3 PETR meusiens

Une plateforme de mobilité pour mieux faire connaitre les offres de mobilité alternatives.

Roul'en Meuse est un réseau mis en place en septembre 2022 sur la base d'un constat de solutions et d'aides à la mobilité existantes, mais qui sont cloisonnées et peu lisibles pour les usagers.

En mars 2023, un guichet unique a été mis en place, permettant aux usagers d'obtenir des renseignements ou, pour les publics en situation de précarité, de bénéficier d'un diagnostic de mobilité individualisé et d'un accompagnement personnalisé.

Au 24 janvier 2024, ce sont près de 750 appels qui ont été effectués sur la plateforme, et près de 360 personnes qui bénéficient d'un accompagnement de mobilité personnalisé (le réseau avait estimé une capacité initiale de 300 personnes pouvant être accompagnées).

A l'échelle du réseau, 2 garages solidaires existent à Verdun et Bar-le-Duc.

En complément des services de réparation et d'achat d'un véhicule à des tarifs plus avantageux pour les publics précaires, ces garages proposent également une offre de location de véhicules (64 véhicules partagés entre des scooters électriques, voitures sans permis, vélos et VAE).

Roul'en Meuse offre un premier socle de mobilité solidaire sur le territoire, mais dont la communication doit être renforcée afin de mieux atteindre les publics précaires. Pour répondre aux mieux aux besoins, de nouveaux services pourraient être mis en œuvre (transport solidaire, ...)

Bien que 63 % des élus connaissent le réseau Roul'en Meuse, 78 % de ceux connaissant le réseau jugent néanmoins que la communication qui est réalisée autour n'est pas satisfaisante.

Un manque de communication **qui devrait être en partie amélioré avec la réalisation en cours d'un site internet dédié**.

5.2 Le dispositif Roul'en Meuse

Une solution devant favoriser le covoiturage sur le territoire

Les principaux trajets aller-retour en covoiturage réalisés en lien avec la COPARY (via Roul'en Meuse, du 30 mars 2023 au 12 avril 2024)	
Trajets	**Nombre de trajets effectués** (dans les 2 sens)
Neuville-sur-Ornain // Bar-le-Duc	**86**
Savonnières-devant-Bar // Revigny-sur-Ornain	**52**
Contrisson // Bar-le-Duc	**21**
Brabant-le-Roi // Bar-le-Duc	**16**
Laimont // Ligny-en-Barrois	**14**
Revigny-sur-Ornain // Bar-le-Duc	**11**
Autres destinations	**56**
Total	**256**

Si le territoire ne bénéficie pas d'aires de covoiturage formelle, une solution a néanmoins été mis en œuvre pour favoriser la pratique sur le réseau Roul'en Meuse.

Cette solution, qui a été mise en place en mars 2023, a été développée en partenariat avec la plateforme Karos.

La tarification d'un trajet effectué pour les passagers est d'1 € pour un trajet jusqu'à 10 km, puis chaque kilomètre supplémentaire coûte 0,1 € supplémentaire. Roul'en Meuse subventionne chaque passager habitant sur le territoire à hauteur de 0,5 € par trajet effectué. Les 10 premiers trajets sont offerts aux passagers, tandis que les conducteurs bénéficient également de la prime covoiturage nationale de 100 €.

Pour favoriser le covoiturage chez les salariés, le réseau propose un accompagnement auprès des entreprises. 2 programmes sont proposés, un gratuit permettant d'offrir 6 mois de trajets aux employés de l'établissements, un second payant avec une tarification plus avantageuse et une plateforme de suivi sur les gains apportés par le covoiturage (économie chez les salariés, émissions de CO2 évitées, ...).

Du 30 mars 2023 au 12 avril 2024, 256 trajets ont été effectués par des habitants de la COPARY

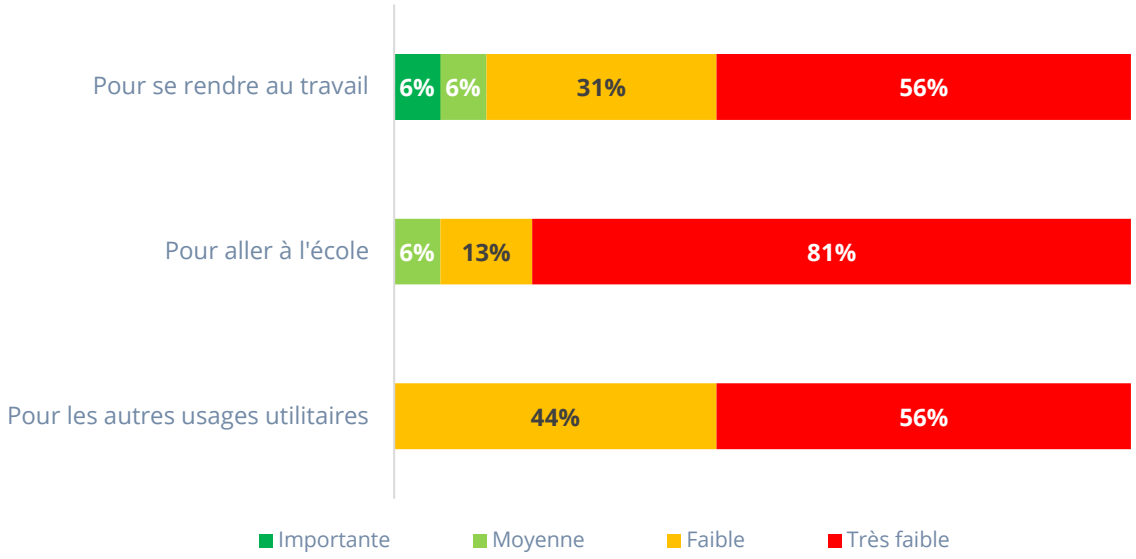
Ces déplacements sont principalement tournés en direction de Bar-le-Duc et de son agglomération : 84 % des trajets effectués sont réalisés vers ou depuis la CA Bar-le-Duc Sud-Meuse (52 % en lien avec Bar-le-Duc même).

A noter qu'à partir de 2024, de nouvelles solutions de mobilité devraient voir le jour sur le territoire du réseau : sont actuellement développés un système d'autostop organisé (à l'image de Rézopouce) **développé en interne et des points de rencontre des mobilités.**

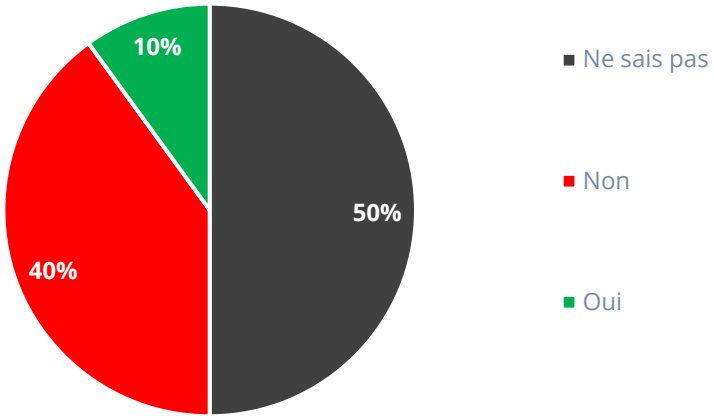
5.3 La pratique du covoiturage

Une pratique du covoiturage encore peu répandue sur le territoire

La perception de la pratique du covoiturage chez les élus



Est-ce que la solution de covoiturage avec Roul'en Meuse est utilisée par vos administrés ?



Une très faible pratique du covoiturage recensée par les élus, quel que soit le motif :

Seulement 12 % des élus observent une pratique de manière modérée ou importante pour se rendre au travail, et 6 % de manière modérée pour aller à l'école.

Un manque d'information des élus quant à l'usage du dispositif Roul'en Meuse pour le covoiturage chez la population.

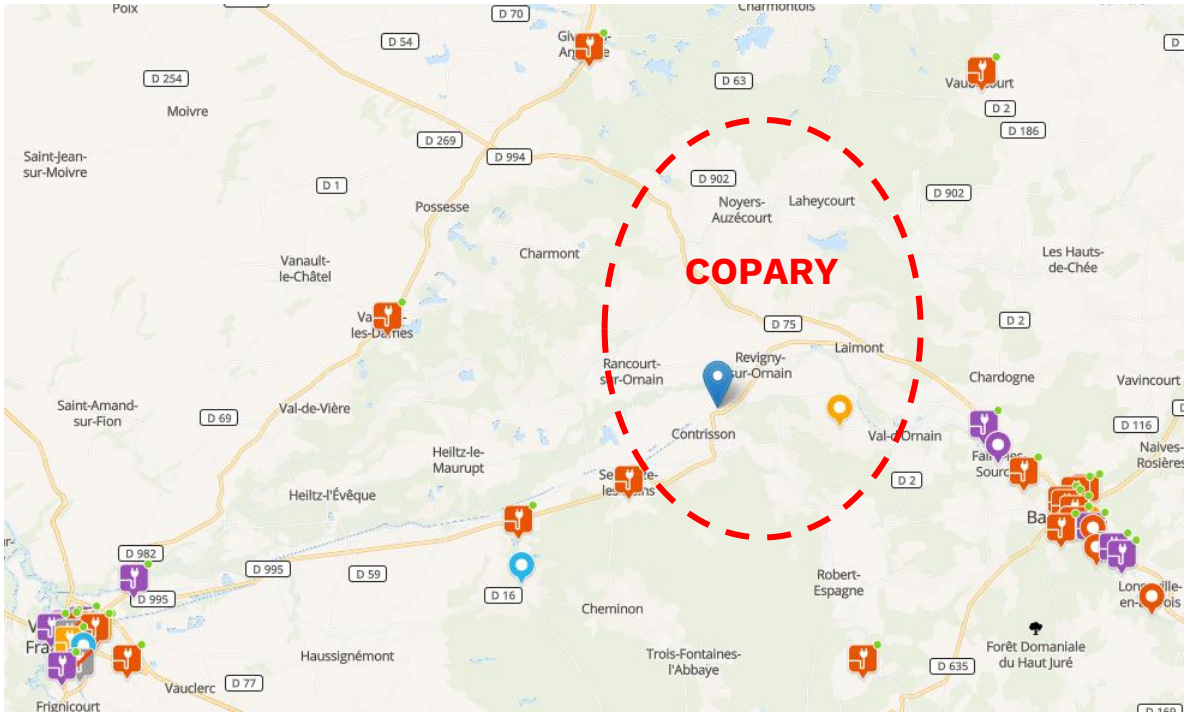
En effet, la moitié des élus ne savent pas si leurs administrés réalisent des trajets en covoiturage via ce dispositif.

40 % des élus indiquent que leurs administrés n'utilisent pas la solution de covoiturage proposée par le réseau Roul'en Meuse.

Le développement du covoiturage sur le territoire passera non seulement par la réalisation d'aire signalisée et stratégiquement positionnées, mais également par une meilleure communication sur les outils disponibles et les avantages à la pratique du covoiturage

5.4 La mobilité électrique

Une quasi-absence de développement des IRVE à l'échelle de la COPARY



Un maillage d'IRVE actuellement inexistant sur la COPARY

Seulement 3 bornes de recharges ont été identifiées à travers la plateforme Chargemap, au sein de l'IME / ADAPEI de Vassincourt.

Si des bornes sont disponibles sur des communes à proximité (Sermaize-les-Bains, Vaubecourt, ...), les offres de bornes IRVE les plus proches sont situées dans l'agglomération barroise et à Vitry-le-François.

Un Schéma directeur des IRVE départementale devant structurer le développement des IRVE sur la COPARY.

A l'échelle du territoire, des projets de création de bornes supplémentaires ont été amendées à Revigny-sur-Ornain, Laimont, Mognéville et Contrisson.

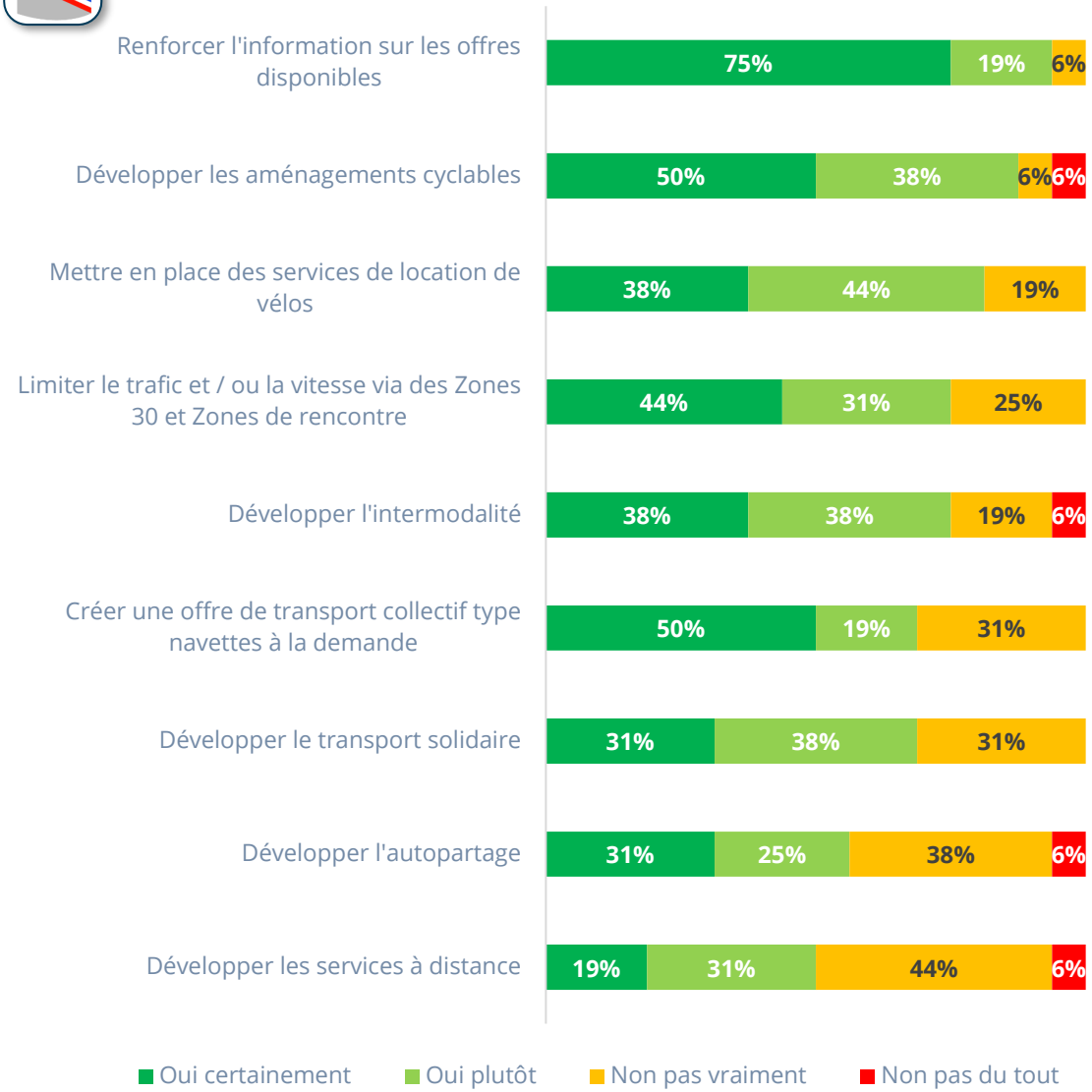
A travers des modélisations et des travaux de concertations réalisés, le Schéma estime un déploiement de 2 points de charge normale sur la COPARY à l'horizon 2026, et 14 points de charge normale à l'horizon 2030.

6. Attentes et enjeux

6.1 Attentes et enjeux

Un panel de solutions à développer sur le territoire selon les élus

Les solutions pertinentes à développer selon les élus



L'ensemble des solutions proposées paraissent pertinentes pour au moins 50 % des élus.

Néanmoins, une très forte attente apparaît quant au renforcement de la communication sur les offres de mobilités disponibles : 94 % des élus jugent la solution pertinente.

Des attentes élevées pour les solutions visant à développer la pratique cyclable :

Près de 9 élus sur 10 sont favorables au développement des aménagements cyclables sur le territoire, ce qui témoignent d'un fort attrait pour les modes actifs sur la COPARY.

Dans le même temps, 75 % des élus estiment qu'il faut développer les zones à modération de vitesses et la mise en place d'aménagements de pacification.

Concernant les services vélos, 82 % jugent pertinent de mettre en place une offre de location de vélos.

La pertinence de l'ensemble des solutions proposées révèle que l'amélioration des conditions de mobilités ne peut pas passer à travers un seul mode, mais doit au contraire les conjuguer en fonction de leurs avantages et de leurs limites.

Toutefois, les élus soulignent une attention particulière quant à la communication sur l'offre de mobilité et sur le développement des modes actifs

6.1 Attentes et enjeux

Atelier de définition des enjeux

Les enjeux issus de l'atelier de concertation sur le diagnostic du PDMs :

1/ Agir sur l'organisation territoriale pour diminuer les facteurs favorables à l'usage de l'automobile.

2/ Agir sur les nuisances occasionnées par le trafic de poids lourds sans pour autant freiner le développement économique de la COPARY.

3/ Développer des solutions sur la COPARY pour limiter l'autosolisme.

4/ Favoriser l'usage du train depuis Revigny par une offre adaptée aux besoins du territoire.

5/ Faire de la gare de Revigny un réel pôle d'échange en favorisant un rabattement multimodal.

6/ Mettre en place les solutions pour favoriser les déplacements à pied au sein des centralités.

7/ Continuer et intensifier les dispositifs de mobilité solidaire sur la COPARY.

En complément, **concernant les TC**, bien que l'offre de TC routière peut être améliorée, il est également nécessaire de la faire connaître (notamment le TAD) pour favoriser son usage. **Sur le stationnement**, même si ce n'est pas une problématique à l'échelle de la COPARY, ce sujet doit être appréhendé sur le cœur économique et commercial du territoire pour que l'attractivité de Revigny ne soient pas limitée par des difficultés à trouver une place dans le centre-ville.

Le 13 juin 2024 à Couvonges, un atelier de diagnostic sur les mobilités et équipements a été organisé à Couvonges

La vingtaine de participants ont été amené à se prononcer sur les principaux constants du diagnostic

Ce travail permet de mettre en avant les principaux enjeux qui ressortent du diagnostic.

Ainsi, 7 grands enjeux ressortent actuellement qu'il conviendra de conforter dans la phase suivante de définition de la stratégie du PDMs

6.2 Synthèse du diagnostic

Atouts // faiblesses // Opportunités // Menaces constatés dans le diagnostic

Atouts

- **Un territoire presque autosuffisant,** avec un taux de concentration de l'emploi proche de 90 % **;**
- **Une concentration des services du territoire à Revigny-sur-Ornain**
- **Des flux clairement identifiés en direction de Bar-le-Duc,** facilitant la mise en œuvre de solution alternatives à l'autosolisme **;**
- **Une offre de transport régulière orientée vers les principales polarités** génératrices de déplacement ;
- **Une prise en compte des besoins de mobilité pour les publics précaires ;**
- **Un dispositif existant permettant de favoriser le covoiturage avec Roul'en Meuse**

Faiblesses

- **Une quasi-absence de pôles secondaires** ne favorisant pas les déplacements courts **;**
- **Des distances de parcours importantes** pour se rendre sur les polarités ;
- **Des niveaux de trafic poids-lourds** sources de nuisances dans les traversées des bourgs ;
- **Des niveaux de vitesses élevés dans les communes ;**
- **Une offre de transports collectifs qui répond mal aux besoins de la population**, plus particulièrement pour les actifs ;
- **Très peu d'aménagements et de services cyclables** pour l'utilisation du vélo au quotidien ;
- **Des cheminements piétons peu valorisant** ;
- **Une culture du covoiturage encore faiblement présente** sur le territoire
- Une **promotion insuffisante des modes alternatifs** à l'autosolisme

Opportunités

- **L'élaboration du Schéma Directeur Cyclable du PETR Pays Barrois** pour favoriser l'usage du vélo ;
- **Une armature cyclable identifiée** autour de la V52 et des itinéraires cyclotouristiques du territoire ;
- **Des flux automobiles sur la RD 995 et la RD 994 captables en covoiturage** pour se rendre sur les polarités ;
- **Une offre ferroviaire et de transports collectifs à faire connaître pour favoriser son développement**

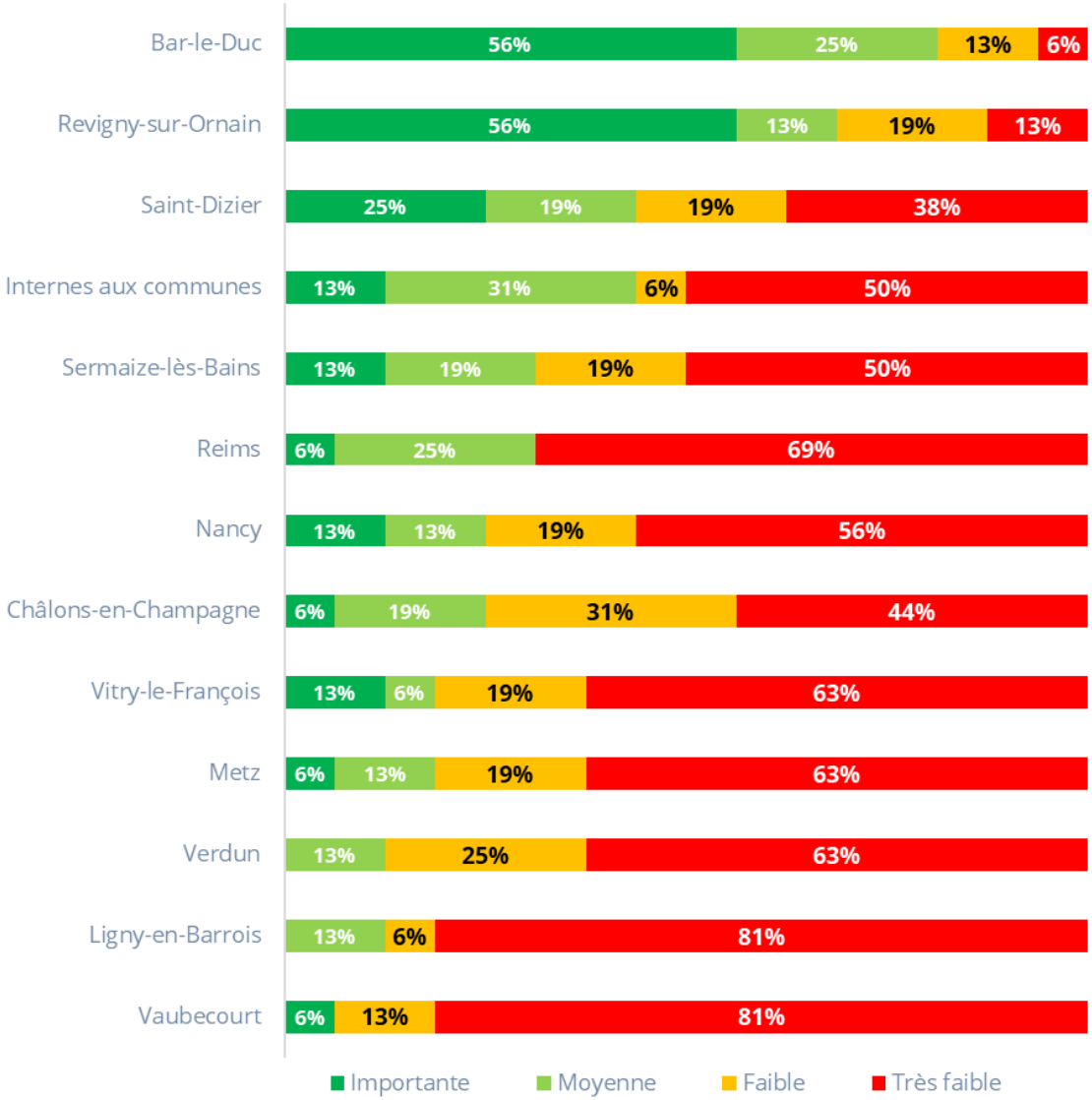
Menaces

- **Des conditions de circulation routière et de stationnement** qui n'incitent pas au report modal ;
- **Une précarité énergétique sur la mobilité des ménages** qui induit une dépendance aux solutions alternatives à l'automobile ;

7. Annexe sur les résultats de l'enquête élus

Les élus identifient Bar-le-Duc et Revigny-sur-Ornain comme principales destinations de leurs administrés

Intensité des déplacements selon la destination



Bar-le-Duc et Revigny-sur-Ornain ressortent comme les 2 destinations privilégiés par la population selon les élus :

81 % des élus identifient des déplacements d'intensité moyenne à importante en direction de Bar-le-Duc ;

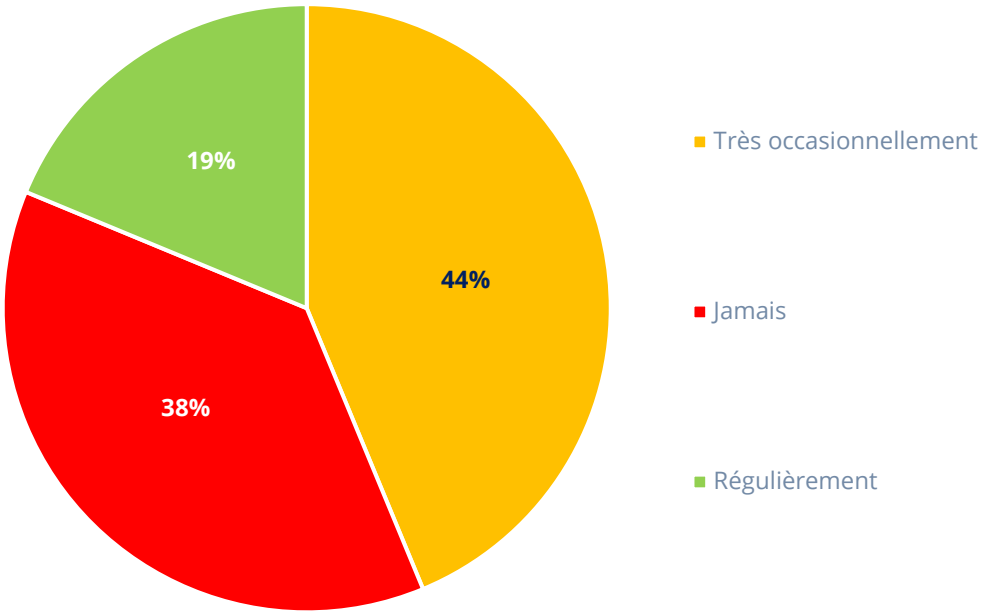
69 % constatent des déplacements notables en direction de Revigny-sur-Ornain.

44 % des élus observent une intensité de déplacements moyennes à importante vers Saint-Dizier et en interne des communes.

Une intensité des déplacements vers les autres polarités externes perçues de manière plus faible.

Peu de retours de la part de la population quant au développement des transports en commun

Avez-vous des retours de vos administrés quant au développement des TC ?

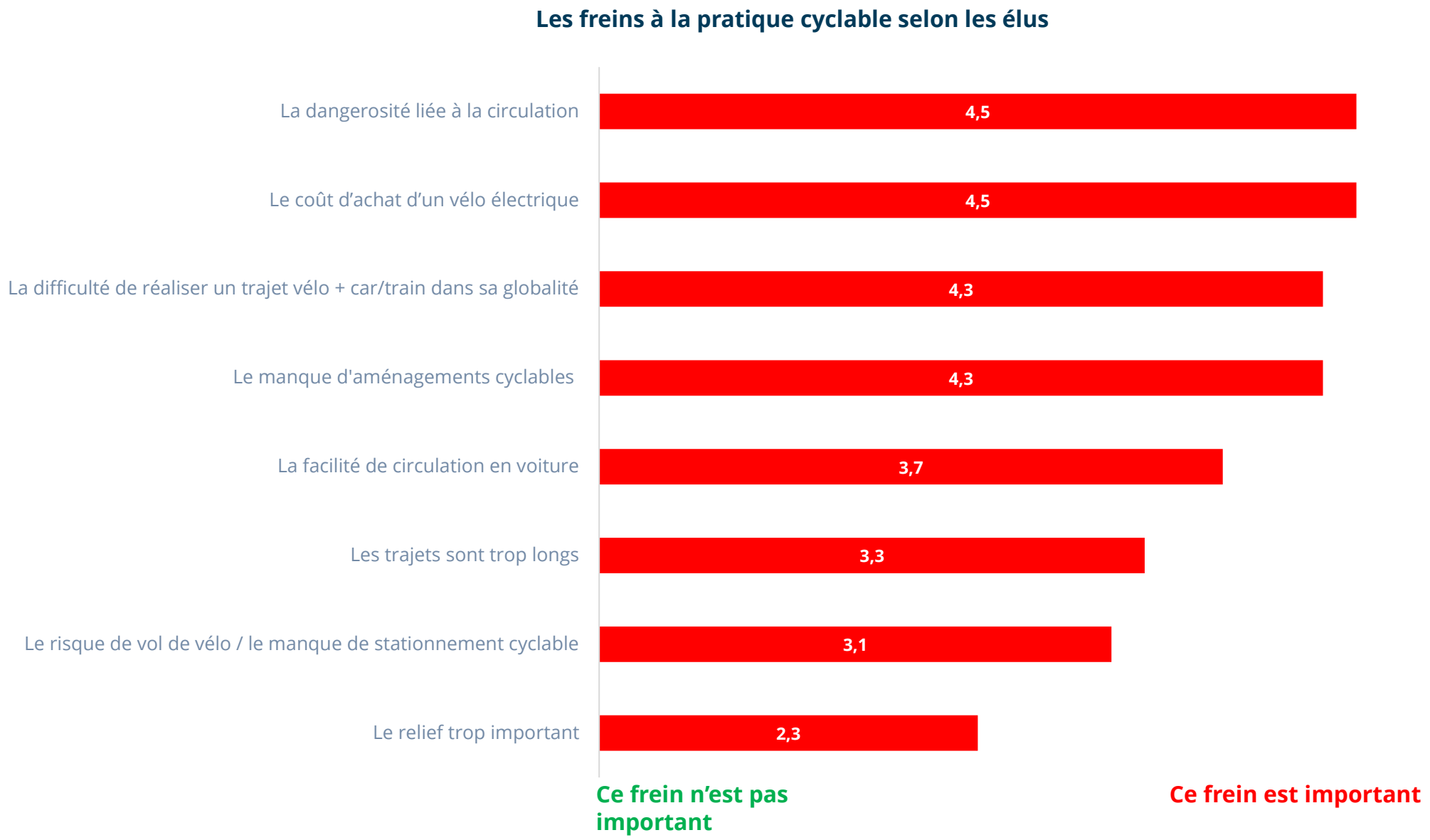


81 % des élus ne reçoivent pas ou peu de retours de la population pour le développement du maillage cyclable.

En effet, 38 % des élus indiquent ne jamais recevoir de retour de leurs administrés pour l'amélioration de l'offre de TC, tandis que 44 % déclarent en recevoir de manière très occasionnelle.

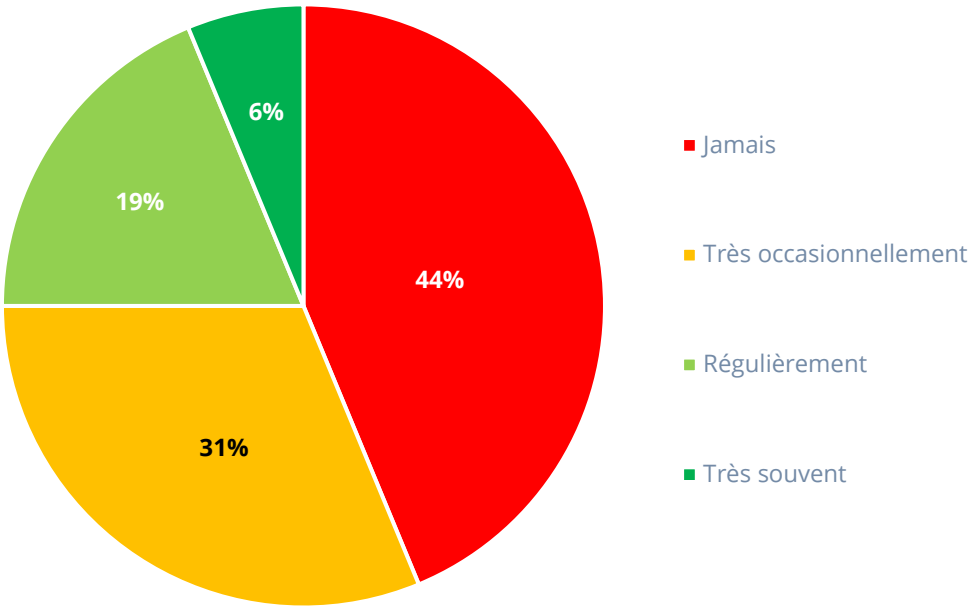
Seulement 19 % des élus signalent recevoir de manière régulière des retours de leurs administrés pour faire évoluer l'offre de transport en commun.

Les principaux freins à la pratique cyclable identifiés par les élus



Peu de retours de la part de la population quant au développement des liaisons cyclables

Retours des administrés quant au développement de liaisons cyclables



Près des ¾ des élus ne reçoivent pas ou peu de retours de la population pour le développement du maillage cyclable.

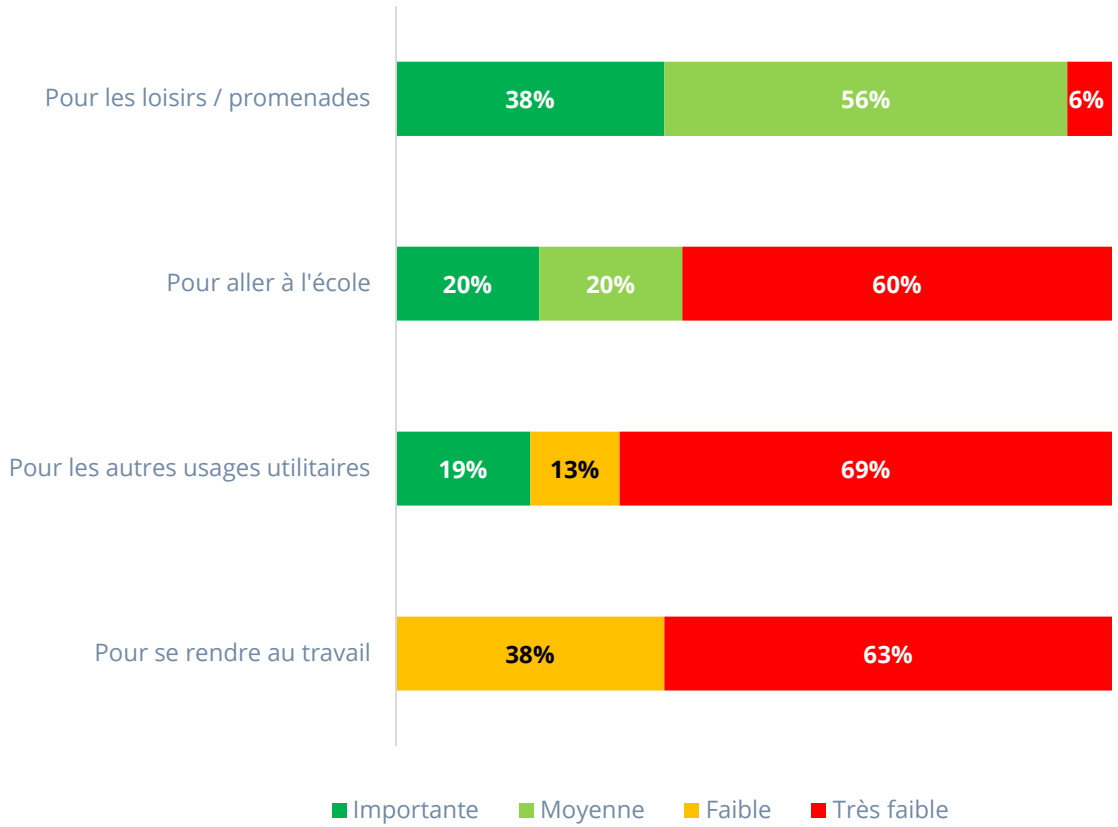
44 % des élus indiquent ne jamais recevoir de retour de leurs administrés pour la réalisation d'itinéraires cyclables.

31 % déclarent en recevoir de manière très occasionnelle.

Seulement un quart des élus signalent recevoir de manière régulière ou très souvent des retours de leurs administrés sur le développement des liaisons cyclables.

Une pratique pédestre très largement orientée vers les promenades et les loisirs

Le jugement de la pratique pédestre selon le motif chez les élus



La pratique de la marche est essentiellement tournée vers les loisirs et les promenades pour les élus.

94 % des élus signalent une pratique pédestre de ce type de manière modérée à importante.

Pour se rendre à l'école, ce sont 40 % des élus qui observent une pratique pédestre modérée à importante.

Seulement 19 % des élus signalent une pratique pédestre importante pour les autres usages utilitaires, s'expliquant par les distances à parcourir sur la plupart des communes pour accéder aux principaux services.

Enfin, la pratique pédestre s'effondre pour se rendre au travail, aucun élu n'observant une pratique notable de la marche pour ce motif.

PARTIE B
La stratégie de mobilité

1. Les enjeux issus de l'atelier de concertation sur le diagnostic du PDMs

1. Agir sur l'organisation territoriale pour diminuer les facteurs favorables à l'usage de l'automobile
2. Agir sur les nuisances occasionnées par le trafic de poids lourds sans pour autant freiner le développement économique de la COPARY
3. Développer des solutions sur la COPARY pour limiter l'autosolisme
4. Favoriser l'usage du train depuis Revigny par une offre adaptée aux besoins du territoire
5. Faire de la gare de Revigny un réel pôle d'échange en favorisant un rabattement multimodal
6. Mettre en place les solutions pour favoriser les déplacements à pied au sein des centralités
7. Continuer et intensifier les dispositifs de mobilité solidaire sur la COPARY
8. Actions supplémentaires sur la Communication de l'offre et le stationnement à Revigny

2. Un premier atelier à destination des élus

Pour définir la stratégie les élus participant à l'atelier ont travaillé sur la sélection des pistes d'actions à développer dans le PDMs de la COPARY :

▶ SECOND ATELIER :

A partir des difficultés identifiées lors de l'atelier n°1, une vingtaine de pistes d'actions ont été identifiées par le BE. Les participants devaient en sélectionner une dizaine pour constituer le plan d'actions du PDMs.

Quelles actions mettre en œuvre pour répondre aux enjeux stratégiques ?

1. Créer votre scénario de pistes d'actions à l'aide du tableau synthétique:

- **Retenir +/- 10 à 12 actions à inclure dans la stratégie de Mobilité ;**
- **Vous avez la possibilité de proposer d'autres actions si elles répondent aux enjeux identifiés.**

Actions qui constitueront la stratégie Mobilité | **Actions à écarter**

2. Pour les actions retenues, et seulement sur certaines actions, un travail est attendu sur le contour opérationnel à l'aide de questions et propositions spécifiques :

- **Sur la grille : Quels besoins ? Quels publics cibles ? Quel fonctionnement ? Sur quels secteurs ? Quel niveau de service proposer ? …**
- **Une carte au format A3 ou des exemples d'actions peuvent accompagner la grille ;**

3. Pour les actions retenues :

- **Quelle temporalité envisager :** Court, moyen, long terme … ?

Elaboration d'un Plan de Mobilité Simplifié - COPARY
Phase 2 – Atelier de construction des scénarios de pistes d'actions
7

Action 1 : Encourager et accompagner le développement des services itinérants sur le territoire pour limiter les besoins de déplacements des populations et l'immobilisation subie

La MSAP mobile de la CC de la Thiérache Sambre et Oise *(CAF, la CPAM, la MSA, la CARSAT, Pôle emploi, la Mission locale)*

CC de la Mortagne-au-Perche. Un médico-bus itinérant

Camion piscine (74)

Une épicerie solidaire sur la CC Flandre Lys

Un bar itinérant pour maintenir/recréer du lien social

Un bus de sport dans le Lot

Elaboration d'un Plan de Mobilité Simplifié - COPARY
Phase 2 – Atelier de construction des scénarios de pistes d'actions
15

2.1 Les pistes d'actions qui ont fait consensus dans l'atelier n°2 - ELUS

1. Encourager et accompagner le développement des services itinérants sur le territoire pour limiter les besoins de déplacements des populations et l'immobilisation subie (MSAP mobile, camion itinérant médicalisé, bar, épicerie mobile, …)

9. Identifier et aménager des points de rencontre mobilité en lien avec le projet du PETR permettant d'interconnecter les offres de mobilité (notamment aires de covoiturage et offre d'autostop organisé)

14. Mettre en œuvre les itinéraires cyclables définis dans le maillage du Schéma Directeur Cyclable du PETR du pays Barrois

10. Engager des discussions avec la région Grand Est pour renforcer l'offre de services ferroviaire, en particulier en heure de pointe (le soir pour la ligne L29A et matin et soir pour la ligne L28) pour mieux répondre aux besoins des actifs

4 actions font consensus.

Pour l'action 1, il est rappelé de favoriser les commerces itinérants avec des aides économiques.
Pour l'action 9, il conviendrait de doter les points de rencontre mobilité de borne de recharge électrique.
Pour l'action 10, il peut être nécessaire d'aller jusqu' à une modification des quais avec une sécurisation des voyageurs en gare de Revigny par la mise en place éventuel d'un tunnel. La coordination des horaires des cars avec les trains doit également être améliorée.

2.2 Les pistes d'actions retenues par 75 % des groupes lors de l'atelier n°2 - ELUS

2. Développer la non-mobilité via la mise en place de services de proximité dédiés et/ou à distance, itinérants (France Services), **de tiers lieux** (coworking) **aux abords de la gare de Revigny-sur-Ornain**
3. Développer la pacification (Zone 30, Zone de Rencontre) **pour faciliter et sécuriser la circulation des modes doux dans les centre-bourgs**, en particulier à proximité des établissements scolaires
5. Créer des aires de covoiturage aux abords des axes structurants
6. Favoriser le recours au covoiturage en assurant la promotion des plateformes existantes de mise en relation
11. Faire de la gare de Revigny un pôle attractif pour le territoire, en développant à la fois les aspects d'intermodalité (stationnements pour voitures et vélos, cheminements piétons et modes actifs, etc.) **et en intégrant également la création de tiers-lieux, la délocalisation des commerces et services locaux, ainsi que l'accueil de services itinérants**

5 actions sont très majoritairement souhaitées

Pour l'action 2, il est rappelé de privilégier sur Revigny une mobilité douce entre la gare et la MSAP COPARY.
Pour l'action 3, il est souhaité de changer le titre et de parler de CONTINUER plutôt que de développer.
Pour l'action 5 et 6, il est souhaité de les regrouper et de faire une seule action sur le covoiturage.

2.3 Les pistes d'actions en débat retenues par 50 % des groupes lors de l'atelier n°2 - ELUS

4. Développer l'électromobilité sur le territoire en renforçant l'implantation en bornes de recharge électrique (pour encourager le développement des véhicules propres
12. Développer des parcours piétons sécurisés/jalonnés, accompagnés d'une carte des temps piétons à Revigny-sur-Ornain pour favoriser la pratique de la marche en lien avec les principaux pôles générateurs
13. Développer la pacification autour des établissements scolaires en lien avec la pacification des traversées des centre-bourgs pour apaiser la circulation routière, notamment des poids lourds
15. Mettre en place un système de transport / taxi solidaire à l'aide de chauffeur bénévole utilisant leur propre véhicule (avec une rémunération au km…) ou à travers une flotte mise à disposition via Roul'en Meuse
16. Disposer localement d'une offre de location multimodale solidaire pour des publics précaires et/ou en insertion avec une antenne locale de la plateforme Roul'en Meuse
18. Créer un guide / plateforme de la mobilité sur le territoire pour rassembler et faire connaître les offres et services de mobilité (TC, TAD, covoiturage, vélo en lien avec le SDC du PETR du pays Barrois, le dispositif Roul'en Meuse)
8. Développer le système d'autostop organisé (type Rézopouce) projeté par le PETR Pays Barrois à l'échelle du territoire

7 actions en débat

Pour l'action 13, il est fait remarqué que si l'action 3 sur la pacification est retenue, l'action 13 n'a plus lieu d'être.

2.4 Les pistes d'actions écartées par 75 % ou plus des groupes lors de l'atelier n°2 - ELUS

17. Mettre en place un outil de mutualisation des véhicules des collectivités et associations (structures d'insertion, véhicules associatifs, ...)

21. Structurer un programme d'écomobilité auprès des scolaires

22. Limiter le stationnement anarchique ou sur trottoir qui pénalise les piétons à travers une campagne de sensibilisation et mieux signaliser les espaces de stationnement (marquage de places, jalonnement des parkings)

19. Organiser des évènements pour promouvoir et sensibiliser aux solutions alternatives de mobilité et faire connaitre les aides financières existantes aux publics plus précaires en s'appuyant sur le guichet Roul'en Meuse

20. Proposer un programme d'accompagnement / sensibilisation des entreprises à la mobilité durable

7 actions plutôt écartées par les ¾ des groupes

Expérimenter la mise en place de véhicules en autopartage, notamment en gare de Revigny-sur-Ornain

1 action qui n'a été retenue par aucun groupe.

NB - Deux actions nouvelles ont été proposées :
1/ Favoriser un développement du transport fluvial *(en entretenant // curant le canal)*
2/ Mieux prendre en compte les déplacements des engins agricoles

3. Un second atelier à destination de la population

L'objectif de cet atelier était de prendre en compte l'avis des habitants sur les pistes d'actions proposées aux élus (en incluant les deux pistes d'actions supplémentaires suite au précédent atelier Elus) , malgré une communication importante de la COPARY relayée par les communes aux moyens d'affiches, il est à noter une très faible participation.

SECOND ATELIER :

Suite à la présentation synthétique du diagnostic, chaque participant était amené à se prononcer sur les pistes d'actions souhaitées avec un maximum de 12 pistes à retenir pour établir la stratégie de mobilité.

Liste des actions

Part des répondants : Plus de 90% | 75 à 90 % | 60 à 75 % | 40 à 60 % | Moins de 40 %

1 : Développement de services itinérants	44%
2 : Mise en place de service de proximité	22%
3 : Développer la pacification dans les centres bourgs	77%
4 : Développer l'électromobilité	11%
5 : Agir sur le développement et la pratique du covoiturage	55%
6 : Expérimenter l'autopartage	22%
7 : Développer l'autostop organisé	33%
8 : Identifier et aménager des points de rencontre mobilité	88%
9 : Développement de l'offre ferroviaire	77%
10 : Développer l'intermodalité et l'attractivité de la gare de Revigny	88%
11 : Développer les parcours piétons	88%
12 : Mettre en oeuvre le Schéma Directeur Cyclable	88%
13 : Mettre en place un système de transport / taxi solidaire	22%
14 : Disposer d'une offre de location multimodale solidaire	11%
15 : Outil pour mutualiser les véhicules des collectivités et des associations	66%
16 : Guide / plateforme de la mobilité à l'échelle de la COPARY	66%
17 : Organiser des évènements autour de la mobilité	100%
18 : Accompagnement / sensibilisation des entreprises à la mobilité durable	22%
19 : Programme d'écomobilité auprès des scolaires	22%
20 : Lutter contre le stationnement anarchique	55%
21 : Favoriser le développement du transport fluvial	66%
22 : Mieux prendre en compte les déplacements des engins agricoles	44%

Nombre retenues : 0 / 12

Liste des actions

- ☐ 1 : Développement de services itinérants
- ☐ 2 : Mise en place de service de proximité
- ☐ 3 : Développer la pacification dans les centres bourgs
- ☐ 4 : Développer l'électromobilité
- ☐ 5 : Agir sur le développement et la pratique du covoiturage
- ☐ 6 : Expérimenter l'autopartage
- ☐ 7 : Développer l'autostop organisé
- ☐ 8 : Identifier et aménager des points de rencontre mobilité
- ☐ 9 : Développement de l'offre ferroviaire
- ☐ 10 : Développer l'intermodalité et l'attractivité de la gare de Revigny
- ☐ 11 : Développer les parcours piétons
- ☐ 12 : Mettre en oeuvre le Schéma Directeur Cyclable
- ☐ 13 : Mettre en place un système de transport / taxi solidaire
- ☐ 14 : Disposer d'une offre de location multimodale solidaire
- ☐ 15 : Outil pour mutualiser les véhicules des collectivités et des associations
- ☐ 16 : Guide / plateforme de la mobilité à l'échelle de la COPARY

7 pistes ressortent avec plus de 75 % d'avis favorable.

4. La stratégie de mobilité issue des deux ateliers

Aux regards des retours de deux ateliers, le bureau d'études propose au COPIL de statuer sur la stratégie de mobilité qui sera présentée en Conférence des Maires.

Pistes d'actions	Note moyenne aux ateliers	Enjeux	Avis BE
1. Encourager et accompagner le développement des services itinérants sur le territoire pour limiter les besoins de déplacements des populations et l'immobilisation subie (camion itinérant médicalisé, bar, épicerie mobile, ...)	72/100	1 5	CONSERVER
2. Développer la non-mobilité via la mise en place de services de proximité dédiés et/ou à distance, de tiers lieux (coworking)	49/100	1 3 5	REJETER
3. Développer la pacification (Zone 30, Zone de Rencontre) **pour faciliter et sécuriser la circulation des modes doux dans les centre-bourgs**	76/100	2 7	CONSERVER
4. Développer l'électromobilité sur le territoire en renforçant l'implantation en bornes de recharges électriques (pour encourager le développement des véhicules propres)	31/100	2	PARTAGER

4. La stratégie de mobilité issue des deux ateliers

Pistes d'actions	Note moyenne aux ateliers	Enjeux	Avis BE
5. Créer des aires de covoiturage aux abords des axes structurants et **favoriser le recours au covoiturage en assurant la promotion des plateformes existantes** de mise en relation	65/100	1 3 8	CONSERVER
6. Expérimenter la mise en place de véhicules en autopartage, notamment en gare de Revigny-sur-Ornain	11/100	3 5	REJETER
7. Développer le système d'autostop organisé (type Rézopouce) projeté par le PETR Pays Barrois à l'échelle du territoire	42/100	3	CONSERVER
8. Identifier et aménager des points de rencontre mobilité en lien avec le projet du PETR permettant d'interconnecter les offres de mobilité (notamment aires de covoiturage et offre d'autostop organisé)	94/100	1 3 5	CONSERVER
9. Engager des discussions avec la région Grand Est pour renforcer l'offre de services ferroviaire, en particulier en heure de pointe (le soir pour la ligne L29A et matin et soir pour la ligne L28) pour mieux répondre aux besoins des actifs	89/100	4 5	CONSERVER

4. La stratégie de mobilité issue des deux ateliers

Pistes d'actions	Note moyenne aux ateliers	Enjeux	Avis BE
10. Faire de la gare de Revigny un pôle attractif pour le territoire, en développant à la fois les aspects d'intermodalité (stationnements pour voitures et vélos, cheminements piétons et modes actifs, etc.) **et en intégrant également la création de tiers-lieux ainsi que l'accueil de services itinérants**	82/100	4 5	CONSERVER
11. Développer des parcours piétons sécurisés/jalonnés, accompagnés de carte des temps piétons pour favoriser la pratique de la marche en lien avec les principaux pôles générateurs	69/100	1 6	CONSERVER
12. Mettre en œuvre les itinéraires cyclables définis dans le maillage du Schéma Directeur Cyclable du PETR du Pays Barrois	94/100	1 6	CONSERVER
13. Mettre en place un système de transport / taxi solidaire à l'aide de chauffeur bénévole utilisant leur propre véhicule (avec une rémunération au km…) ou à travers une flotte mise à disposition via Roul'en Meuse	36/100	7	PARTAGER

4. La stratégie de mobilité issue des deux ateliers

Pistes d'actions	Note moyenne aux ateliers	Enjeux	Avis BE
14. Disposer localement d'une offre de location multimodale solidaire pour des publics précaires et/ou en insertion avec une antenne locale de la plateforme Roul'en Meuse	31/100	7	REJETER
15. Mettre en place un outil de mutualisation des véhicules des collectivités et associations (structures d'insertion, véhicules associatifs, ...)	46/100	3 7	REJETER
16. Créer un guide / plateforme de la mobilité sur le territoire pour rassembler et faire connaître les offres et services de mobilité (TC, TAD, covoiturage, vélo en lien avec le SDC du PETR du pays Barrois, le dispositif Roul'en Meuse)	58/100	8	PARTAGER
17. Organiser des évènements pour promouvoir et sensibiliser aux solutions alternatives de mobilité et faire connaitre les aides financières existantes aux publics plus précaires en s'appuyant sur le guichet Roul'en Meuse	63/100	8	PARTAGER

4. La stratégie de mobilité issue des deux ateliers

Pistes d'actions	Note moyenne aux ateliers	Enjeux	Avis BE
18. Proposer un programme d'accompagnement / sensibilisation des entreprises à la mobilité durable	24/100	3 8	PARTAGER
19. Structurer un programme d'écomobilité auprès des scolaires	24/100	8	CONSERVER
20. Limiter le stationnement anarchique ou sur trottoir qui pénalise les piétons à travers une campagne de sensibilisation et mieux signaliser les espaces de stationnement (marquage de places, jalonnement des parkings)	40/100	6 8	REJETER
21. Favoriser un développement du transport fluvial (en entretenant // curant le canal)	66/100 NB : uniquement évalué dans l'atelier population	1	REJETER
22. Mieux prendre en compte les déplacements des engins agricoles	44/100	1	CONSERVER

5. Proposition de stratégie de mobilité du bureau d'études au COPIL

ORIENTATION N°1

Développer l'offre de transports collectifs et l'intermodalité

L'offre ferroviaire sur la COPARY au départ de la gare de Revigny doit constituer la porte d'entrée / sortie du territoire, ainsi, il convient d'œuvrer pour renforcer l'offre, les qualités multimodales de rabattement vers la gare mais également développer sur d'autres secteurs de la COPARY des « centralités » en matière de mobilité qui s'appuient sur l'offre de cars existante, le développement du covoiturage et du maillage cyclable notamment.

ORIENTATION N°2

Mieux communiquer et informer sur les mobilités alternatives

Toutes les alternatives à l'automobile doivent être renforcées, tant en offre qu'en service. Elles seules provoqueront et accompagneront une moindre utilisation de l'automobile et ce en luttant contre l'autosolisme. A l'échelle de la COPARY, agir ainsi sur le covoiturage ou encore sur l'évitement du besoin de déplacement doit s'accompagner d'une communication adaptée sur les offres disponibles tout en fédérant les initiatives autour d'évènement pour répondre par exemple aux déplacements des plus jeunes comme des plus âgées tout en présentant les solutions possibles aux personnes travaillant sur la COPARY.

ORIENTATION N°3

Définir un cadre règlementaire lisible par tous pour agir sur les mobilités

Le PDMs est l'occasion de repenser l'organisation de l'espace public et ses fonctions. La rue doit être le reflet d'un changement des moyens de déplacements et d'une réduction des trajets en voiture. La place réservée à chaque mode est en pleine redéfinition, et le PDMs est l'occasion d'en fixer les priorités. Ainsi, la place des piétons doit être préservée, les aménagements cyclables doivent mailler la COPARY, et ce, tout en prenant en compte l'activité agricole.

5. Proposition de stratégie de mobilité du bureau d'études au COPIL

ORIENTATION 1 : DEVELOPPER L'OFFRE DE TRANSPORTS COLLECTIFS ET L'INTERMODALITE

1. Développer l'offre ferroviaire

2. Développer l'intermodalité et l'attractivité de la gare de Revigny

3. Identifier et aménager des points de rencontre mobilité

ORIENTATION 2 - MIEUX COMMUNIQUER ET INFORMER SUR LES MOBILITES ALTERNATIVES

4. Agir sur le développement et la pratique du covoiturage

5. Développer l'autostop organisé

6. Guide de la mobilité à l'échelle de la COPARY

7. Organiser des évènements autour de la mobilité

8. Développer des services itinérants

ORIENTATION 3 - REPONDRE AU MANQUE D'INFRASTRUCTURES VIS-A-VIS DES MODES ACTIFS ET LA SECURISATION DE LA PRATIQUE

9. Développer la pacification dans les centres bourgs

10. Développer les parcours piétons

11. Mettre en œuvre le Schéma Directeur Cyclable

12. Adapter les aménagements favorables aux modes actifs à l'activité agricole du territoire

6. Arbitrage du COPIL et de la Conférences des Maires

Validation du plan des 3 orientations & des 12 actions

Que ce soit lors du COPIL du 3 avril 2025 ou de la conférence des Maires du 10 avril 2025, les orientations et les pistes d'actions ont été validées.

Des rappels nécessaires dans le PDMs

Deux points, ne nécessitant pas la mise en place d'actions spécifiques doivent être rappelés dans la stratégie du PDMs :

1/ La prise en compte du transport fluvial

Même s'il n'est pas possible de porter à l'échelle de la COPARY des mesures sur ce sujet, il doit être rappelé la nécessité de l'entretien de l'infrastructure fluviale présente sur le territoire afin de permettre, en fonction de l'évolution possible du matériel fluvial et des infrastructures portuaires, l'emport de produits de quantité plus faible que le tonnage des péniches pour faciliter une utilisation multi-entreprises.

Actuellement, compte tenu des origines / destinations des produits à transporter, l'affectation d'un transport fluvial se réalise uniquement avec une seule entreprise et généralement pour un seul type de produits à transporter. Ainsi, cette évolution demande une adaptation du matériel fluvial à accueillir des produits différents mais également la mise en place de secteurs logistiques pour permettre des origines / destinations multiples.

2/ La prise en compte de l'électromobilité

Même si il n'est pas nécessaire de prévoir une action sur le développement de l'électromobilité compte tenu des besoins sur la COPARY, il convient de rappeler le déploiement prévu par le Schéma Directeur des Infrastructures de Recharge pour Véhicules Electriques de la Meuse.

6. Arbitrage du COPIL et de la Conférences des Maires

Sur des mesures à tester

Il n'est pas possible de trancher sur différents projets éventuellement portables par la COPARY qui pourraient s'inscrire au sein des actions du PDMs

1/ Le Transport à la Demande

Même si l'actuelle ligne 9 de TàD ne rencontre pas son public, il peut être intéressant de présenter lors de l'élaboration de la phase actions du PDMs les possibilités de TàD sur la COPARY. Cette piste pourrait être en lien avec **l'action 1. Développer l'offre ferroviaire** qui s'appellerait alors « Développer l'offre de TC »

2/ Offrir des solutions de déplacement à une population ciblée

Ici différentes solutions devront être proposées comme l'utilisation de véhicules de la collectivité pour transporter certains publics cibles, la mise en place de bons de transport, la possibilité de mettre en place un numéro d'appel pour aider les personnes à trouver une solution de transport,… Ces pistes pourraient être en lien avec **l'action 4. Agir sur le développement et la pratique du covoiturage**

3/ Information sur la mobilité à destination des entreprises

En lien avec **l'action 7. Organiser des événements autour de la mobilité,** proposer des solutions potentielles vis-à-vis des entreprises qui peuvent se limiter à une simple information comme aller vers une mutualisation des flottes automobiles.

PARTIE C
Le plan d’actions

Les 12 actions déclinées en 3 axes d'intervention

- **Axe 1 : Développer l'offre de transports collectifs et l'intermodalité**
  - **1** - Développer l'offre ferroviaire
  - **2** - Développer l'intermodalité et l'attractivité de la gare de Revigny
  - **3** - Identifier et aménager des points de rencontre mobilité

- **Axe 2 : Mieux communiquer et informer sur les mobilités alternatives**
  - **4** - Agir sur le développement et la pratique du covoiturage
  - **5** - Développer l'autostop organisé
  - **6** - Créer un guide mobilité à l'échelle de la COPARY rassemblant toutes les offres et services de mobilité disponibles
  - **7** – Organiser des événements autour de la mobilité
  - **8** – Encourager et accompagner le développement de services de proximité itinérants et/ou à distance

- **Axe 3 : Répondre au manque d'infrastructures vis-à-vis des modes actifs et la sécurisation de leur pratique**
  - **9** - Développer la pacification dans les centres-bourgs
  - **10** - Développer les parcours piétons
  - **11** – Mettre en œuvre le Schéma Directeur Cyclable du Pays Barrois
  - **12** – Adapter les aménagements favorables aux modes actifs à l'activité agricole du territoire

Le contenu des fiches actions

Axe 1 : Développer l'offre de transports collectifs et l'intermodalité

Action 1 — **Développer l'offre ferroviaire**

Priorité de l'action: Prioritaire / Intermédiaire / Peu prioritaire

A

Constats du diagnostic
- L'offre en gare de Revigny répond que partiellement aux besoins des habitants pour rejoindre Bar-le-Duc et n'est pas du tout adaptée pour rejoindre Vitry-le-François

Objectif
- Proposer un renforcement de l'offre compatible avec les besoins des actifs et des captifs vers Bar-le-Duc en priorité et vers Vitry-le-François et Châlons

Publics cibles
- Tous publics

Périmètre
- COPARY

Acteurs	Rôle
Région	Cheffe de file - AOM des lignes régionales ferroviaires
COPARY	Lobbying auprès de la Région pour l'évolution de l'offre régionale

B

Mesures à mettre en œuvre

Mesure 1 : Etudier avec la Région le prolongement certains services TER Nancy <> Bar-le-Duc à Revigny

Actuellement, Revigny est desservi par 7 TER Nancy <> Bar-le-Duc prolongé jusqu'à Revigny et par 3 missions courtes Revigny <> Bar-le-Duc. Pour optimiser la productivité du personnel et du matériel roulant, il pourra s'agir de :

- **Prolonger d'autres services Nancy <> Bar-le-Duc jusqu'à Revigny ;**
- **Supprimer certaines missions courtes Revigny <> Bar-le-Duc.**

La grille horaire de la page suivante dessous reprend les services actuels et propose des évolutions pour un renforcement d'offre qui pourrait être étudié.

Mesure 2 : Etudier à plus long terme la constitution d'une véritable ouverture vers Vitry-le-François, Châlons-en-Champagne et Epernay

Actuellement, la desserte vers l'ouest de la Région Grand Est entre Bar-le-Duc et Châlons-en-Champagne n'est pas structurée. L'offre est sporadique sans trame établie. L'offre est aujourd'hui d'1 seul aller-retour direct avec arrêt à Revigny.

Une première trame horaire pourrait proposer 2 allers-retours supplémentaire (soit 3 allers-retours par jour au total) avec arrêt à Revigny (matin, midi, après-midi) pour répondre à des besoins occasionnels de mobilité moyenne distance vers ces polarités régionales.

Ces nouveaux services seraient soit des prolongements de Nancy <> Bar-le-Duc <> Revigny, soit des trains en correspondance avec les missions Nancy <> Bar-le-Duc. Ils donneraient corps à une liaison ferroviaire entre la Lorraine et la Champagne et viendraient compléter en journée la trame des liaisons longue distance Strasbourg <> Nancy <> Châlons <> Paris-Est (2 AR).

Coûts
- **Pas de coût direct pour la COPARY**
- **Evolution proposée de l'offre : un total de 2,8 M€/an** *(base +/- 20€/km mais variable selon le nombre d'arrêts, le personnel à bord, les enchainements conducteurs)*
  - Mesure 1 : 350 k€/an
  - Mesure 2 : 2,5 M€/an

Suivi des mesures
- Evolution globale de la fréquentation
- Nombre d'abonnés

Impact report modal: Limité / Moyen / **Élevé**

Faisabilité
- Technique: Simple 1 / **2** / Complexe 3
- Financière: 1 / 2 / **3**
- Coordination des acteurs: **1** / 2 / 3

item — Plan de Mobilité Simplifié – CC du Pays de Revigny — Phase 2 – Plan d'actions — 7

Priorité de l'action
-> **Proposition de phasage**

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

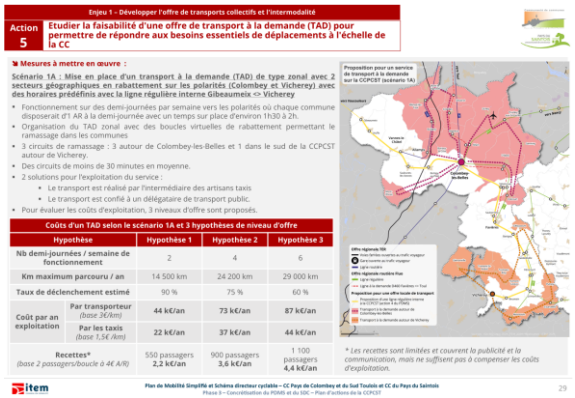
Coûts
-> **Coûts estimatifs à affiner et à répartir durant la mise en œuvre des actions**

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 5 — 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 :

Scénario 1A : Mise en place d'un transport à la demande (TAD) de type zonal avec 2 secteurs géographiques en rabattement sur les polarités (Colombey et Vicherey) avec des horaires prédéfinis avec la ligne régulière interne Gibeaumeix <> Vicherey

- Fonctionnement sur des demi-journées par semaine vers les polarités où chaque commune disposerait d'1 AR à la demi-journée avec un temps sur place d'environ 1h30 à 2h.
- Organisation du TAD zonal avec des boucles virtuelles de rabattement permettant le ramassage dans les communes
- 3 circuits de ramassage : 3 autour de Colombey-les-Belles et 1 dans le sud de la CCPCST autour de Vicherey.
- Des circuits de moins de 30 minutes en moyenne.
- 2 solutions pour l'exploitation du service :
  - Le transport est réalisé par l'intermédiaire des artisans taxis
  - Le transport est confié à un délégataire de transport public.
- Pour évaluer les coûts d'exploitation, 3 niveaux d'offre sont proposés.

Coûts d'un TAD selon le scénario 1A et 3 hypothèses de niveau d'offre

Hypothèse		Hypothèse 1	Hypothèse 2	Hypothèse 3
Nb demi-journées / semaine de fonctionnement		2	4	6
Km maximum parcouru / an		14 500 km	24 200 km	29 000 km
Taux de déclenchement estimé		90 %	75 %	60 %
Coût par an exploitation	Par transporteur *(base 3€/km)*	44 k€/an	73 k€/an	87 k€/an
	Par les taxis *(base 1,5€ /km)*	22 k€/an	37 k€/an	44 k€/an
Recettes* *(base 2 passagers/boucle à 4€ A/R)*		550 passagers 2,2 k€/an	900 passagers 3,6 k€/an	1 100 passagers 4,4 k€/an

Proposition pour un service de transport à la demande sur la CCPCST (scénario 1A)

Offre régionale TER
- Lignes régulières ouvertes au trafic voyageur
- Gare ouverte au trafic voyageur
- Gare fermée

Offre régionale routière Flixbus
- Ligne régulière
- Ligne à la demande (Mill'Navettes <> Tout)

Proposition pour une offre locale de transport
- Proposition zone bleu : ligne régulière interne Gibeaumeix <> Vicherey
- Transport à la demande autour de Colombey-les-Belles
- Transport à la demande autour de Vicherey

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

item — Plan de Mobilité Simplifié et Schéma directeur cyclable – CC Pays de Colombey et du Sud Toulois et CC du Pays de Saintois — Phase 3 – Concrétisation du PDMS et du SDC – Plan d'actions de la CCPCST — 29

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…

AXE 1 :
Développer l'offre de transports collectifs et l'intermodalité

Action 1 — Développer l'offre de transports collectifs

Priorité de l'action

- Prioritaire
- Intermédiaire
- Peu prioritaire

Constats du diagnostic

- L'offre en gare de Revigny répond que partiellement aux besoins des habitants pour rejoindre Bar-le-Duc et n'est pas du tout adaptée pour rejoindre Vitry-le-François

Objectif

- Proposer un renforcement de l'offre compatible avec les besoins des actifs et des captifs vers Bar-le-Duc en priorité et vers Vitry-le-François et Châlons

Publics cibles

- Tous publics

Périmètre

- COPARY

Acteurs	Rôle
Région	Cheffe de file - AOM des lignes régionales ferroviaires
COPARY	Lobbying auprès de la Région pour l'évolution de l'offre régionale – Etude pour la mise en place de TàD

Mesures à mettre en œuvre

Mesure 1 : Etudier avec la Région le prolongement certains services TER Nancy <> Bar-le-Duc à Revigny

Actuellement, Revigny est desservie par 7 TER Nancy <> Bar-le-Duc prolongé jusqu'à Revigny et par 3 missions courtes Revigny <> Bar-le-Duc. Pour optimiser la productivité du personnel et du matériel roulant, il pourra s'agir de :

- **Prolonger d'autres services Nancy <> Bar-le-Duc jusqu'à Revigny ;**
- **Supprimer certaines missions courtes Revigny <> Bar-le-Duc.**

La grille horaire de la page suivante dessous reprend les services actuels et propose des évolutions pour un renforcement d'offre qui pourrait être étudié.

Mesure 2 : Etudier à plus long terme la constitution d'une véritable ouverture vers Vitry-le-François, Châlons-en-Champagne et Epernay

Actuellement, la desserte vers l'ouest de la Région Grand Est entre Bar-le-Duc et Châlons-en-Champagne n'est pas structurée. L'offre est sporadique sans trame établie. L'offre est aujourd'hui d'1 seul aller-retour direct avec arrêt à Revigny.

Une première trame horaire pourrait proposer 2 allers-retours supplémentaires (soit 3 allers-retours par jour au total) avec arrêt à Revigny (matin, midi, après-midi) pour répondre à des besoins occasionnels de mobilité moyenne distance vers ces polarités régionales.

Ces nouveaux services seraient soit des prolongements de Nancy <> Bar-le-Duc <> Revigny, soit des trains en correspondance avec les missions Nancy <> Bar-le-Duc. Ils donneraient corps à une liaison ferroviaire entre la Lorraine et la Champagne et viendraient compléter en journée la trame des liaisons longue distance Strasbourg <> Nancy <> Châlons <> Paris-Est (2 AR).

Mesure 3 : Etudier l'opportunité de développer du transport à la demande

Tester l'opportunité de TàD sur la COPARY

Coûts

- **En interne ou 15 K€ pour la COPARY pour définition du service et choix du prestataire.**
- **Evolution proposée de l'offre : un total de 2,8 M€/an** *(base +/- 20€/km mais variable selon le nombre d'arrêts, le personnel à bord, les enchainements conducteurs)*
  - Mesure 1 : 350 k€/an
  - Mesure 2 : 2,5 M€/an

Suivi des mesures

- Evolution globale de la fréquentation
- Nombre d'abonnés

Impact report modal

Limité | Moyen | **Élevé**

Faisabilité

	Simple		Complexe
Technique	1	**2**	3
Financière	1	2	**3**
Coordination des acteurs	**1**	2	3

Action 1 — Développer l'offre de transports collectifs

Détails des mesures à mettre en œuvre

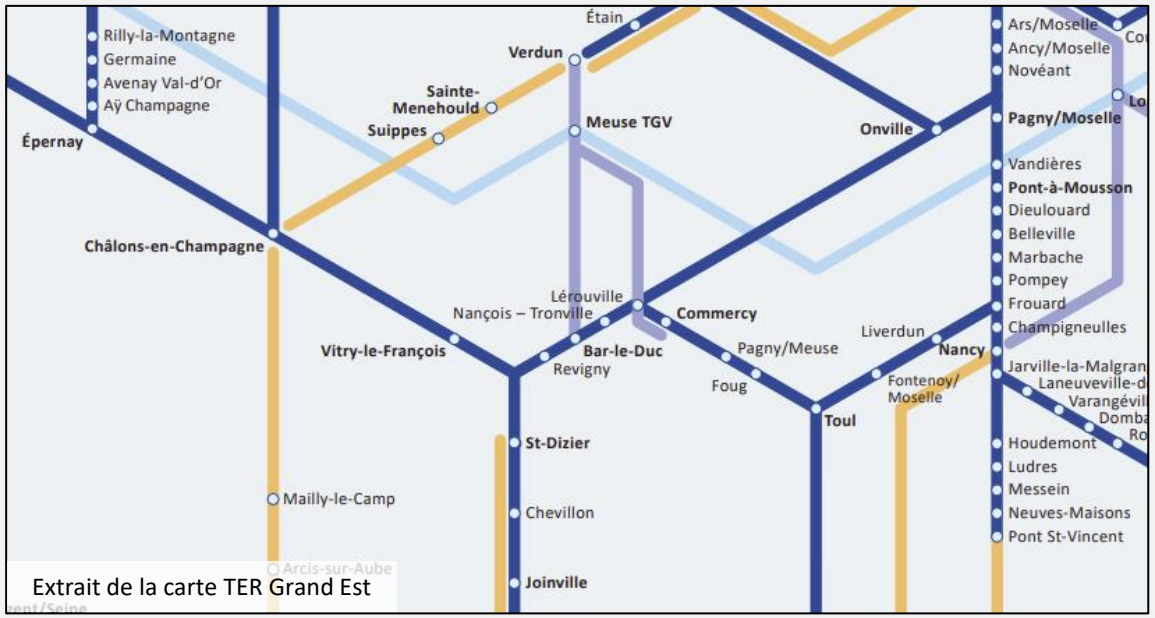
Zoom Mesure 1

- Proposition de grille horaire en semaine

Revigny			7:14	7:44	9:55			12:56	14:15			17:16	18:20				
Bar-le-Duc	5:54	6:16	7:23	7:54	10:05	11:26	12:13	13:06	14:25	15:26	16:26	17:25	18:31	21:25			
Nancy	6:54	7:25	8:25	8:54	11:05	12:25	13:25	14:05	15:25	16:25	17:25	18:25		22:24			

Nancy	7:35	8:35	9:35	10:35		11:32	12:34	13:34	14:35	15:36	16:35		17:07	18:35	19:35	20:35	
Bar-le-Duc	8:35	9:35	10:35	11:35	~~12:16~~	12:32	13:34	14:45	15:35	16:34	17:35	~~18:00~~	18:18	19:35	20:46	21:35	
Revigny		9:45			~~12:26~~	12:42	13:42			16:44	17:45	~~18:09~~	18:28				

- Le samedi, proposition de passer de 1,5 aller-retour à 3 allers-retours.
- Le dimanche, proposition de passer de 1,5 aller-retour à 3 allers-retours.



Extrait de la carte TER Grand Est

Action 1 — Développer l'offre de transports collectifs

➘ Détails des mesures à mettre en œuvre

Zoom Mesure 3

Le transport à la demande sur la COPARY **peut prendre différentes formes** :

1/ Un TAD zonal de rabattement vers Revigny-sur-Ornain

2/ Un TAD sous forme de lignes virtuelles sur les axes les plus importants pour les actifs toujours en rabattement sur Revigny *(même si la non-utilisation de la linge TàD 9 ne permet pas de garantir un succès)***.**

Les **modalités** du service devront être testées :

- **Le public cible**
- **Les critères de réservation**
- Le lieu de **prise en charge** *(*de porte-à-porte compatible avec un TàD zonal où d'arrêt scolaire ou de cars vers d'autres arrêts scolaires ou de cars compatible avec les lignes virtuels*)*.
- **Coût** entre la gratuité et le tarif unitaire de Fluo Grand Est de 4 € pour un trajet de 4 h.
- **Possibilité d'abonnement mensuel** avec réservation au mois.
- Une première **expérimentation** à mener au minimum sur **18 à 24 mois**.

Questionnement	Réponse / Précision
Ce service doit-il être ouvert à tous, ou faut-il des restrictions ? *(publics, motifs, nombre de voyage maximum…)*	❑ Ouvert à tous sans restriction ❑ Ouvert à tous mais avec des restrictions sur les motifs de déplacements ❑ Ouvert à certains publics
En termes de couverture territoriale ?	❑ Ouvert à toutes les communes de la COPARY ❑ Seulement aux communes non desservies par les TC
En termes d'organisation ?	❑ TAD zonal par secteur géographique reliant une commune à Revigny-sur-Ornain ❑ TAD en ligne virtuelle reliant Revigny-sur-Ornain
Horaire et période de fonctionnement ?	❑ Tous les jours en semaine ❑ Le week-end également ❑ Quelques demi-journées par semaine
Modalité de réservation ?	❑ Réservation la veille pour le lendemain ❑ Réservation possible le jour même
Quel serait le tarif adapté d'un trajet selon vous ?	❑ Tarification unique pour un aller/retour ❑ Tarification sociale et solidaire ❑ Gratuité
La prise en charge et la dépose ?	❑ De domicile à adresse de destination ❑ De domicile à arrêt de destination ❑ De arrêt de départ à arrêt de destination

Le rôle de la COPARY sera de définir le service souhaité est, si un service est retenu de mettre en place une étude de définition de l'offre en vue de sélectionner un prestataire de service.

Exemple un TàD zonal en rabattement sur Revigny-sur-Ornain depuis le secteur de Rancourt-sur-Ornain // Remennecourt // Andernay et Contrisson pour deux allers/retours par jour du lundi au samedi tout l'année aurait un coût estimatif de 75 K€ par an *(base 2/3 des Km totaux parcourus à chaque service offert).*

Action 2 — Développer l'intermodalité et l'attractivité de la gare de Revigny

Priorité de l'action

- Prioritaire
- Intermédiaire
- Peu prioritaire

Constats du diagnostic

- La configuration de la gare de Revigny présente des faiblesses organisationnelles avec des cheminements de rabattements peu sécurisés

Objectif

- Aménager un point d'accès ferroviaire sécurisé pour le territoire avec des rabattements sécurisés pour les modes actifs.

Publics cibles

- Tous publics

Périmètre

- Révigny

Mesures à mettre en œuvre

Mesure 1 : Favoriser l'intermodalité en sécurisant la gare de Revigny

Pour favoriser au mieux l'intermodalité à la gare de Revigny, il est nécessaire :

- D'aménager une passerelle piétonne et PMR connectant le centre-bourg à la gare et au faubourg sud en permettant le franchissement de la voie ferrée au nord et au sud de la gare de manière sécurisée.
- De pacifier les abords de la gare avec la mise en place de plateaux piétons et de zones 30 sur la D995, la Rue de la Tresse et l'Avenue Maréchal Joffre.
- De mettre en conformité les arrêts de bus au nord et au sud de la gare
- D'organiser le stationnement automobile avec la création de parkings aux abords de la gare (par exemple Rue du Dépôt ou le long de l'Ornain) avec des places réservées au covoiturage
- De prendre en compte le rabattement (à travers la pacification et la mesure 2) et le stationnement des modes actifs avec l'installation de box vélos sécurisés et des arceaux vélos abrités
- D'informer et communiquer aux usagers via un jalonnement lisible et complet

Mesure 2 : Sécuriser les rabattements pour se rendre à la gare de Revigny

Pour sécuriser les rabattements de manière qualitative, un cheminement pour les modes actifs est nécessaire pour connecter la gare au centre-bourg et au faubourg sud de manière sécurisée requérant :

- La création d'une passerelle modes actifs au-dessus de l'Ornain entre le centre-bourg et la gare et l'aménagement de la ruelle des Gravières en zone de rencontre afin d'éviter d'emprunter le cheminement de la D995 peu adapté.
- La création d'une passerelle piétonne et PMR pour le franchissement de la voie ferrée et éviter le détour par le pont de la D995.

Acteurs	Rôle
COPARY	Maitre d'ouvrage possible
SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions	Partenaire en tant que gestionnaire d'infrastructure
Région	Partenaire en tant que cheffe de file de l'intermodalité
Commune de Revigny	Maitre ouvrage sur les cheminements d'accès

Coûts

- Mesure 1 : aménagement de la gare de Revigny: +/- 5,8 M€
- Mesure 2 : rabattement modes actifs : +/- 522 k€

Suivi des mesures

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

Impact report modal

Limité | Moyen | **Élevé**

Faisabilité

Simple — Complexe

Technique	Financière	Coordination des acteurs
1 **2** 3	1 2 **3**	1 **2** 3

Action 2 — Développer l'intermodalité et l'attractivité de la gare de Revigny

Détails des mesures à mettre en œuvre

Zoom Mesure 1

Schéma de principe : L'organisation et la réalisation d'infrastructures devra être précisé par une analyse technique et financière. La localisation du franchissement ferroviaire devra être évalué en termes d'impacts et de fonctionnement des trains sur différents faisceaux au regard des disponibilités foncières.

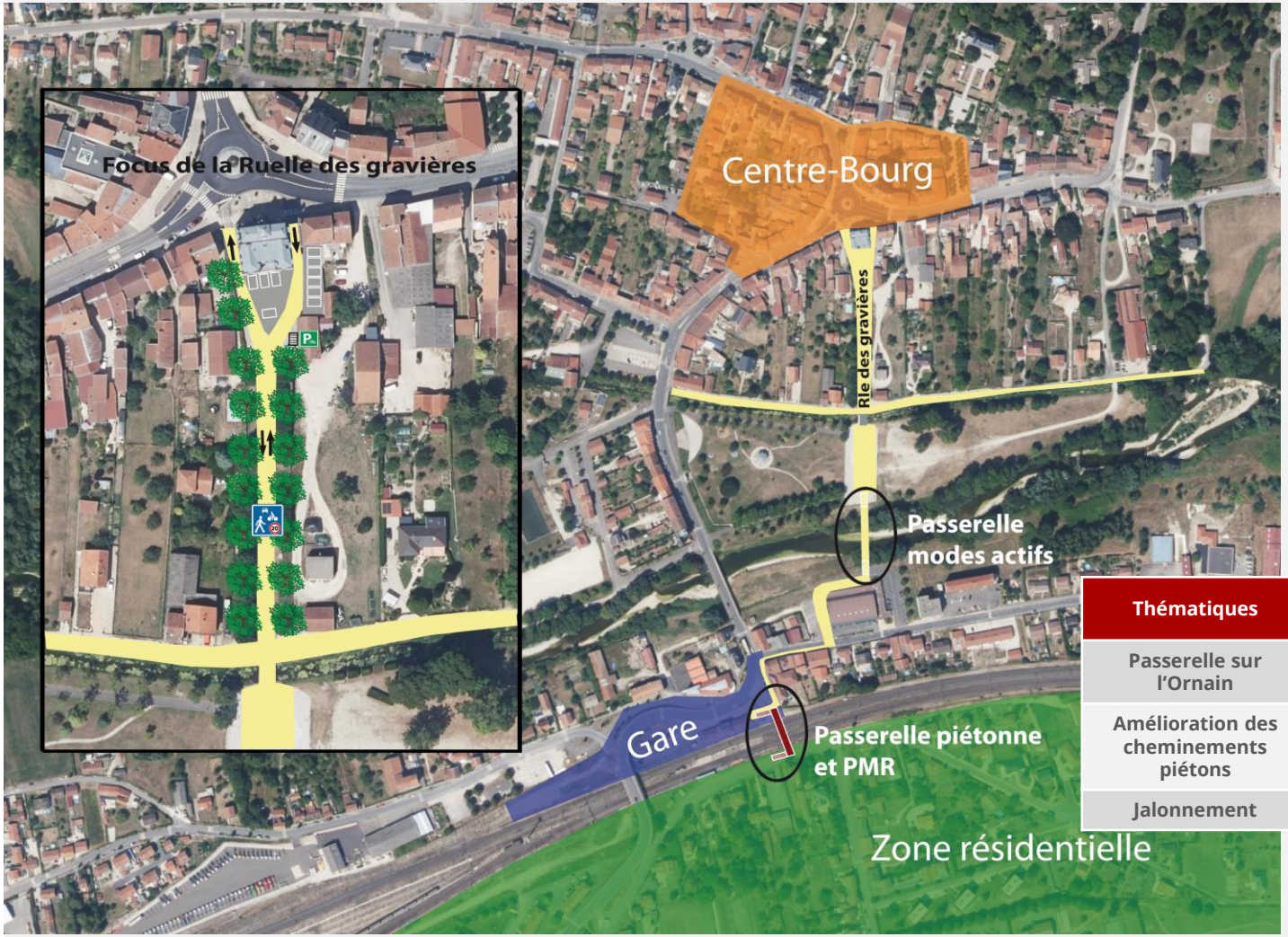
Thématiques	Préconisations	Coûts estimatifs
Stationnement automobile	Création de 2 parkings côté nord de +/- 50 places dont 6 places de covoiturage et 1 parking côté sud de +/- 15 places	+/- 460 k€ (2 parkings de 50 places (400 k€) + 1 parking de 15 places (60 k€))
Transport collectif	Création de 5 quais bus : 2 à l'entrée nord de la gare et 3 à l'entrée sud	+/- 90 k€
Franchissement piéton des voies ferroviaires	Passerelle piétonne accessible aux PMR	+/- 5 M€
Pacification des abords de la gare	Création de plateaux piétons	+/- 100 k€
Stationnement vélo	Installation de : - 10 arceaux vélos abrités (5 côté nord et 5 côté sud) : 10 k€ - 1 box collectif de 30 places côté nord : 40 k€ - 1 module de 3 box vélos individuels côté sud : 6 k€	+/- 56 k€
Autres aménagements	Aménagement paysager, cheminements sur site…	+/- 100 k€
Information mobilité	Panneaux d'information, plans	+/- 5 k€

Total : +/- 5,8 M€

Action 2 — Développer l'intermodalité et l'attractivité de la gare de Revigny

Détails des mesures à mettre en œuvre

Zoom Mesure 2



Thématiques	Préconisations	Coûts estimatifs
Passerelle sur l'Ornain	Création d'une passerelle modes doux	+/- 500 k€
Amélioration des cheminements piétons	Cheminement à créer au droit de la salle Léo Lagrange et reprise du trottoir Rue de la Tresse	+/- 20 k€
Jalonnement	Panneaux d'information, plans	+/- 2 k€

Total : +/- 522 k€

Action 3 — Identifier et aménager des points de rencontre mobilité

Priorité de l'action

- Prioritaire
- Intermédiaire
- Peu prioritaire

Constats du diagnostic

- Une offre de mobilité alternative peu développée et peu visible sur le territoire

Objectif

- Offrir de la visibilité aux offres de mobilité en les regroupant en un même lieu à l'échelle des communes.

Publics cibles

- Tous publics

Périmètre

- PETR

Acteurs	Rôle
PETR meusiens	Coordinateur des PRM
Communes	Partenaires dans l'identification des PRM
COPARY	Partenaire technique

Mesures à mettre en œuvre

Les points de rencontre mobilité (PRM) sont des lieux identifiés dans les communes comme rassemblant des offres de mobilité. Les PETR de la Meuse travaillent à la définition de points de rencontre mobilité dans les communes qui auront une double vocation :

1. **Rassembler en un lieu unique et identifié les offres de mobilité existante** : il s'agit ainsi de réunir sur un même lieu l'arrêt de bus principal de la commune, quelques places pour le covoiturage et l'information mobilité. D'autres offres peuvent venir en complément tel que du stationnement vélo ou l'autostop.
2. **Communiquer sur la mobilité et fournir l'information nécessaire :** les points de rencontre mobilité disposeront d'une information sur les offres de mobilité présentes et le numéro de téléphone du guichet unique mobilité Roul'en Meuse pour disposer d'une information personnalisée par un conseiller mobilité.

Sur le territoire de la COPARY, 18 **points de rencontre mobilité ont été identifiés par le PETR.**

Communes	Lieu ciblé pour le PRM
Andernay	Vers Eglise/Mairie
Brabant-le-Roi	Parking Mairie
Contrisson	Salle des Fêtes
Contrisson	A proximité d'Arcelor
Couvonges	Mairie
Laheycourt	Devant lavoir (vers la mairie)
Laimont	Mairie
Mognéville	Rue Saint-Antoine (vers nouvel arrêt de bus)
Nettancourt	Parking D994

Communes	Lieu ciblé pour le PRM
Neuville-sur-Ornain	A proximité du parc Georges Baltazard
Noyers-Auzécourt	Place du village
Rancourt-sur-Ornain	Place de l'Eglise
Remennecourt	Mairie
Revigny-sur-Ornain	Maison France Services
Revigny-sur-Ornain	Gare
Revigny-sur-Ornain	Parking marché ou rue Maginot ?
Sommeilles	Parking vers centre équestre
Vassincourt	Foyer

Coûts

- 18 PRM à identifier : +/- 25 k€

Suivi des mesures

- Nombre d'appels au guichet mobilité
- Occupation du stationnement (VL, Vélos)

Impact report modal

Limité | Moyen | Élevé

Faisabilité

Simple — Complexe

Technique	Financière	Coordination des acteurs
1	1	1
2	2	**2**
3	3	3

Action 3 — Identifier et aménager des points de rencontre mobilité

Détails des mesures à mettre en œuvre

Offres de mobilité présente sur les points de rencontre mobilité de la COPARY				
Communes	**Lieu ciblé pour le PRM**	**Offre TC**	**Covoiturage**	**Rabattement vélo**
Andernay	Vers Eglise/Mairie	Ligne 63	-	Prévu au SDC
Brabant-le-Roi	Parking Mairie	SAD 9	Aire projetée au PDMS à 700 m	Prévu au SDC
Contrisson	Salle des Fêtes	Ligne 63 à l'arrêt mairie à 300 m	Aire projetée au PDMS à 800 m	Prévu au SDC
Contrisson	A proximité d'Arcelor	-	-	Prévu au SDC
Couvonges	Mairie	-	-	Prévu au SDC
Laheycourt	Devant lavoir (vers la mairie)	SAD 9	-	
Laimont	Mairie	Ligne 63	Aire projetée au PDMS	Prévu au SDC
Mognéville	Rue Saint-Antoine (vers nouvel arrêt de bus)	-	-	Prévu au SDC
Nettancourt	Parking D994	SAD 9		
Neuville-sur-Ornain	A proximité du parc Georges Baltazard	Ligne 63 à l'arrêt mairie à 300 m	-	Prévu au SDC
Noyers-Auzécourt	Place du village	-	-	-
Rancourt-sur-Ornain	Place de l'Eglise	-	-	
Remennecourt	Mairie	-	-	Prévu au SDC
Revigny-sur-Ornain	Maison France Services	Ligne 63 à l'arrêt Joffre à 400 m	-	Prévu au SDC
Revigny-sur-Ornain	Gare	Offre ferroviaire TER	Aire projetée au PDMS	Prévu au SDC
Revigny-sur-Ornain	Parking marché ou rue Maginot ?	Ligne 63	-	Prévu au SDC
Sommeilles	Parking vers centre équestre	SAD 9	-	
Vassincourt	Foyer	Ligne 63	-	Prévu au SDC

AXE 2 :
Mieux communiquer et informer sur les mobilités alternatives

Action 4 — Agir sur le développement et la pratique du covoiturage

Priorité de l'action

Prioritaire
Intermédiaire
Peu prioritaire

Constats du diagnostic

- Aucune aire de covoiturage formalisée sur la COPARY.
- L'application Karos de Roul'en Meuse permet la mise en relation de covoiteur.

Objectif

- S'appuyer sur un maillage cohérent et bien identifié afin de favoriser et sécuriser la pratique du covoiturage.

Publics cibles

- Tous publics

Périmètre

- COPARY

Acteurs	Rôle
COPARY	Cheffe de file en tant qu'AOM locale (cohérence, maillage, communication Roul'en Meuse…)
CD55 / Communes	Partenaire technique et/ou financier dans la définition et l'aménagement des aires. Maitre d'ouvrage selon la domanialité de la voirie

Mesures à mettre en œuvre

Mesure 1 : Signaler / aménager des aires de covoiturage aux nœuds routiers de la COPARY

Les principaux nœuds routiers du territoire et les sorties de bourg sont des emplacements stratégiques pour accueillir une aire de covoiturage. Ces aires seront prioritairement signalées sur des espaces de stationnement existants afin de limiter la consommation foncière et le coût d'aménagement.

Il est proposé un maillage de 4 aires de covoiturage à signaler ou à créer au niveau des 3 points de convergence routiers de la COPARY.

N°	Commune	Localisation	Capacité	Opération	Coût
1	Contrisson	Croisement D995 / Grande Rue	20	Parking à créer	120 k€
2	Laimont	Parking mairie	10	Parking et places à signaler	3 k€
3	Brabant-le-Roi	Délaissé croisement D75 / Rue du Moulin	5	Parking à signaler	1 k€
4	Revigny-sur-Ornain	Gare	6	Places à signaler sur le parking créé dans le cadre de l'action 2	2 k€
				Total	**126 k€**

Mesure 2 : Faire connaitre la solution de covoiturage proposée par Roul'en Meuse

Roul'en Meuse dispose d'un outil de mise en relation des covoiteurs. Cette solution, mise en place en mars 2023, s'appuie sur la plateforme Karos. La tarification pour le passager est d'1 € par trajet jusqu'à 10 km, chaque kilomètre supplémentaire coûte 0,1€ et Roul'en Meuse subventionne chaque passager à hauteur de 0,50 € par trajet. Il s'agira pour la COPARY de **faire connaitre cette plateforme à travers différents canaux d'informations** mis en œuvre dans le cadre des actions 6 et 7 du PDMS.

Mesure 3 : Offrir des solutions de déplacements à une population ciblée

Coûts

- +/- 126 k€ pour la création/signalisation de 3 aires de covoiturage

Suivi des mesures

- Nombre d'aires et de places de covoiturage créés
- Taux d'occupation des aires (en semaine hors période scolaire)
- Evolution de la pratique du covoiturage chez les actifs

Impact report modal

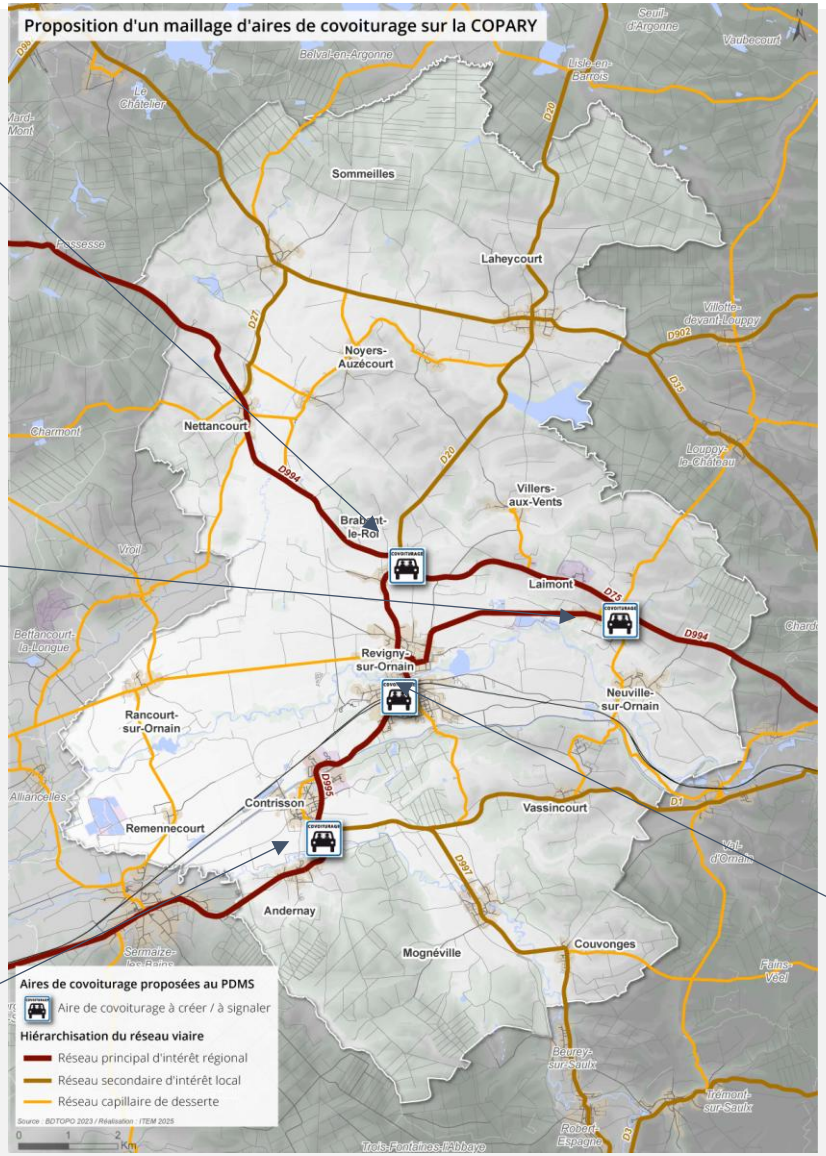
Limité | **Moyen** | Élevé

Faisabilité

Simple — Complexe

Technique	Financière	Coordination des acteurs
1 **2** 3	1 **2** 3	1 **2** 3

Action 4 – Agir sur le développement et la pratique du covoiturage



Zoom sur les aires de covoiturages proposées :

L'aménagement des aires de covoiturage

- Un jalonnement de guidage si l'aire n'est pas sur un axe principal ;
- Un panneau « covoiturage » (type CE52) à l'entrée du parking ;
- Des places marquées et signalées pour les parkings à usage mixte.

Une aire de covoiturage de qualité :

Visible
Depuis un axe fréquenté

Située à un point de **convergence des trafics**

Facile d'accès
Dans les 2 sens de circulation

(à préciser les aménagements réalisés dans le cadre de l'action 2)

Action 4 — Agir sur le développement et la pratique du covoiturage

Mesure 3 : Offrir des solutions de déplacement à une population ciblée

Mise en avant d'un numéro d'appel à la COPARY pour les solutions de mobilité avec comme objectif de :

- Renseigner les usagers sur les offres de transport ou solution de covoiturage possible ;
- Faire pour l'usager la recherche d'itinéraires pour son déplacement.

Coût interne à la COPARY

Mettre en place des bons de transports pour un public cible :

- Définir les ayants droits à ce service en lien avec chaque commune de la COPARY ;
- Fixer un montant de bons de transports utilisables dans les transports collectifs, pour du covoiturage ou pour le TàD.

Coût à définir par la COPARY au regard du public cible et du montant à allouer.

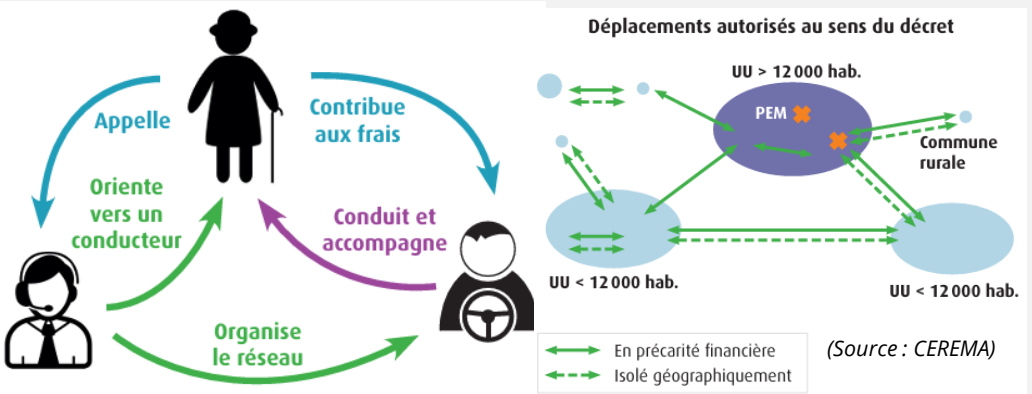
Favoriser l'utilisation des véhicules de la collectivité pour un public cible avec la mise en place d'un transport d'utilité sociale :

- Définir les ayants droits à ce service en lien avec chaque commune de la COPARY ;
- Déterminer la plage horaire de fonctionnement et travailler avec une association de bénévoles prêts à conduire les véhicules de la collectivité pour répondre aux besoins de la population ciblée.

Coût interne à la COPARY

Zoom sur un transport d'utilité sociale *(TUS)* :

Un cadre législatif et réglementaire, destiné à sécuriser juridiquement ces initiatives a été mis en place entre 2016 et 2019 afin de créer le transport d'utilité sociale (TUS).



(Source : CEREMA)

(TUS sur Pornic agglo)

L'association Retz'Chauffeurs est un service de transport solidaire sur le territoire.

Créée en 2015, l'association est composée de chauffeurs bénévoles qui mettent leur temps et leur véhicule personnel à la disposition des personnes démunies de moyen de déplacement et n'ayant pas les moyens financiers d'utiliser les services des transports professionnels (taxis, VSL, ambulance, car, LILA à la demande) ni voisin ou famille pouvant les accompagner.

Pour bénéficier de ce service, il faut adhérer à l'association (5 €) puis contacter le référent de la commune pour fixer le rendez-vous.

Action 5 — Développer l'autostop organisé

Priorité de l'action

- Prioritaire
- Intermédiaire
- Peu prioritaire

Constats du diagnostic

- Le territoire bénéficie du dispositif de covoiturage Roul'en Meuse mais ne dispose pas de solution de covoiturage spontanée ou d'autostop.

Objectif

- Sécuriser et encourager la pratique de l'autostop sur le territoire.

Publics cibles

- Tous publics

Périmètre

- PETR

Acteurs	Rôle
PETR meusiens	Maitre d'ouvrage et financeur pour l'organisation de l'autostop
COPARY / Communes	Partenaire technique pour la communication et la distribution des kits

Mesures à mettre en œuvre

Le dispositif d'autostop est porté par les **PETR meusiens**. Cette solution vient étoffer le panel de services intégré à Roul'en Meuse et est complémentaire à l'outil de covoiturage. L'auto-stop avec Roul'en Meuse est un dispositif qui permet aux conducteurs et passagers de se reconnaitre et de voyager ensemble.

Principe de fonctionnement :

- Conducteurs et passagers s'inscrivent directement dans un **point d'accueil** et signent une **charte** d'engagement. Ils reçoivent alors une carte avec un identifiant unique et un **kit de reconnaissance** réciproque (vignette, brassard…).
- Spontanément les passagers peuvent solliciter les conducteurs au bord de la route, généralement en indiquant leur destination à l'aide de l'ardoise fournie dans le kit de reconnaissance. A noter que les **point de rencontre mobilité** Roul'en Meuse peuvent faciliter la mise en relation conducteur/passager.

Sur le territoire de la COPARY, 2 points d'accueil sont identifiés pour s'inscrire :

- La mairie de Revigny-sur-Ornain ;
- La Maison des Services de Revigny-sur-Ornain.

Coûts

- Pris en charge par le PETR

Suivi des mesures

- Nombre de kits distribués

Impact report modal

Limité | Moyen | Élevé

Faisabilité

Simple — Complexe

Technique	Financière	Coordination des acteurs
1	1	1
2	2	**2**
3	3	3

Action 6 — Créer un guide mobilité à l'échelle de la COPARY rassemblant toutes les offres et services de mobilité disponibles

Priorité de l'action

- Prioritaire
- Intermédiaire
- Peu prioritaire

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 connait pas la plateforme régionale d'informations Fluo.

Objectif

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

Publics cibles

- Tous publics

Périmètre

- COPARY

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

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 CCPCST

- **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 COPARY (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 …**

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

Limité | **Moyen** | Élevé

Faisabilité

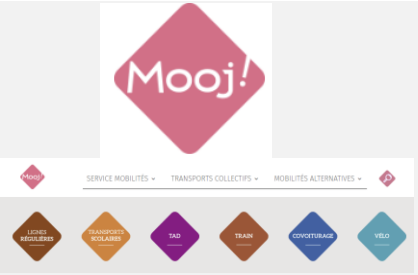
Simple — Complexe

Technique	Financière	Coordination des acteurs
1 2 3	1 2 3	1 **2** 3

Action 6 — Créer un guide mobilité à l'échelle de la COPARY rassemblant toutes les offres et services de mobilité disponibles

Détail mesures à mettre en œuvre

Zoom mesure 1 : Pour aider la COPARY 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.

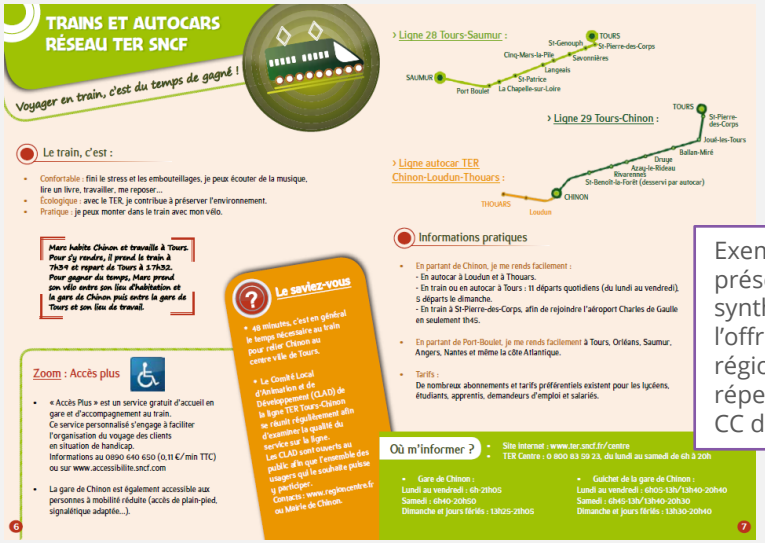


Territoire	CC du Thouarsais	CC Baronnies en Drôme Provençale	CC Commercy Void Vaucouleurs	Mooj ! Plateforme mobilité de Mauges Communauté
Type répertoire	Livret à imprimer ou télécharger	Livret à imprimer ou télécharger	Livret à imprimer ou télécharger	Site internet dédié
Un sommaire	***non***	***oui***	***oui***	***Page d'accueil avec menu***
Nombre de pages / format	11 pages / format A4	16 pages / format A4	12 pages / format A4	6 sous menus dédiés aux modes
Présentation du territoire	***non***	***non***	***Oui avec carte de l'offre TC***	***non***
Offre présentée	Mode actifs, plan vélo & services associés, TC, TAD, mobilité inclusive, covoiturage, carburants alternatifs	Modes actifs, TC, TAD, Tiers-Lieux/ coworking, covoiturage, autostop, autopartage, mobilité solidaire, bornes de recharge électrique	TC, TAD, Mode actifs, covoiturage, bornes de recharge électrique	Car 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 avec un plan de l'offre multimodale sur une double page***	***Oui (plan TC local et liaisons extérieures)***	***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***	***Oui***	***Non***	***Renvoi sur le calculateur régional***
Sensibilisation	***Très limitée***	***Oui***	***Limitée***	***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 ! »	Focus sur l'autosolisme et son coût, des conseils & recommandations pour améliorer sa mobilité.	Information sur les aides : achat VAE, obtention du permis de conduire, Bons de Transport, prime à la conversion	-

Action 6 — Créer un guide mobilité à l'échelle de la COPARY rassemblant toutes les offres et services de mobilité disponibles

Détail mesures à mettre en œuvre (suite)

Suite zoom mesure 1



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

Exemple présentation covoiturage avec quiz sur le répertoire du Thouarsais

Exemple carte multimodale détaillée sur le répertoire de la CC Baronnies en Drôme Provençale

Exemple de trajets à pied dans les communes principales dans le répertoire de la CC Baronnies en Drôme Provençale

Action 7 — Organiser des évènements autour de la mobilité pour sensibiliser aux solutions alternatives de mobilité

Priorité de l'action

- Prioritaire
- Intermédiaire
- Peu prioritaire

Constats du diagnostic

- Il existe un manque de communication de la part des acteurs du territoire sur les offres alternatives et sur les nouvelles mobilités.

Objectif

- Sur la base d'évènements festifs inciter au changement de pratiques modales

Publics cibles

- Tous publics

Périmètre

- COPARY

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

Synthèse des mesures à mettre en œuvre

Ces actions de fond sur la promotion et la sensibilisation peuvent prendre différentes formes.

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 connaitre 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), par exemple lors de la semaine de la mobilité organisée en septembre.

- Il s'agira d'un moyen de faire connaître l'offre de mobilité de façon ludique et de sensibiliser aux changements de comportement, d'essayer de nouveau modes de déplacements, ….
- L'évènement pourrait être organisé, tous les deux ans, de manière tournante sur le territoire.

4. Information sur la mobilité à destination des entreprises pour faire connaitre les solutions possibles, échanger sur les problèmes rencontrés par les employeurs et trouver, ensemble des solutions adaptées.

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

Limité | **Moyen** | Élevé

Faisabilité

Simple — Complexe

Technique	Financière	Coordination des acteurs
1 2 3	**1** 2 3	1 **2** 3

Action 7 — Organiser des évènements autour de la mobilité pour sensibiliser aux solutions alternatives de mobilité

Détail mesures à mettre en œuvre (suite)

Fête de la mobilité à Baume-les-Dames (dép 25 – 5 200 habitants)

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

Fête du Vélo à Fontenay-le-Comte (dép 85 – 13 600 habitants)

Au programme :
- Défi vélo ;
- Circuit vélo avec accompagnement ;
- Ateliers de réparation de vélos et de prévention routière;
- Stand d'informations et de présentation de l'avancée de l'étude du Schéma cyclable

Fête du vélo et des mobilités de la Communauté de Communes de la Côtière à Montluel (dép 01 – 25 100 habitants)

Des spectacles et ateliers sur la mobilité durable sont organisés (voyage à vélo, ateliers construction de train en LEGO® et tombola, initiation au BMX et manège à traction parentale…).!

Des partenaires proposent de nombreuses activités : Ecomouv, Ludibriques, Olivier Godin, Ziganime et BMX Freestyle Rhône-Alpes…

Des possibilités de restauration sont aussi mises en place : la buvette, le bar à cookies et le vélosmoothie !

Action 7 — Organiser des évènements autour de la mobilité pour sensibiliser aux solutions alternatives de mobilité

Détail mesures à mettre en œuvre (suite)

Zoom mesure 3, information sur la mobilité à destination des entreprises :

Favoriser la création d'un club d'entreprises en lien avec les chargés de mission de la COPARY :

- Sensibiliser via des réunions d'informations, d'ateliers et d'animations sur les thématiques de l'emploi, mobilité, covoiturage, bornes IRVE … voire plus largement ;

Réunions & échanges thématiques

Entreprises au profil multiple

Accompagnement de la COPARY

Via le club d'entreprises, sensibiliser les entreprises à la réalisation de Plan de Mobilité entreprises :

- Le Plan de Mobilité des Entreprises est une **approche globale de l'ensemble des déplacements des personnes liées à un établissement : personnels, visiteurs, livreurs, clients…** il vise à **améliorer les conditions de déplacements, à rationaliser l'utilisation individuelle de la voiture** en adoptant un ensemble de mesures simples et adaptées aux spécificités de chaque établissement.
- Privilégier un **Plan à l'échelle d'une zone d'activités** afin d'augmenter les salariés visés et de mutualiser les solutions proposées.

Rappel de la loi Accompagnement individuel des entreprises > 50 salariés dans la mise en œuvre des Négociations Annuelles Obligatoires (NAO)

La Loi d'Orientation des Mobilités de décembre 2019 rend obligatoire la négociation dans les entreprises de plus de cinquante salariés sur l'amélioration de la mobilité domicile-travail, dans le cadre des négociations annuelles sur la qualité de vie au travail. Cette négociation concerne notamment la réduction du coût de la mobilité, la promotion des modes de transport durables et la prise en charge des frais. **En cas de non-accord, la mise en place d'un Plan de Mobilité Employeur devient obligatoire.**

Fête Communauté de communes de la Dombes
(40 000 hab- dép 01)

La CCD a lancé la marque Domb'entreprendre pour accompagner et soutenir les entreprises et commerces du territoire en proposant diverses animations et actions.
Un événement spécifique sur la mobilité a permis de présenter les résultats du diagnostic aux participants et de les confronter aux attentes de leurs salariés en termes de mobilité (covoiturage, transports en commun, vélo, etc.). Cet événement a également offert l'opportunité de présenter le forfait mobilité durable, ainsi que les plans de mobilité employeurs, aux entreprises présentes.

Action 8 — Encourager et accompagner le développement de services de proximité itinérants et/ou à distance

Priorité de l'action

- Prioritaire
- Intermédiaire
- **Peu prioritaire**

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

Publics cibles

- Tous publics

Périmètre

- COPARY

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 …),
- **services culturels** (bibliothèque / médiathèque),
- **service de médecine ou santé ambulant** (dentiste, médecin, kiné),
- **services sport / loisirs** (salle de sports ambulante, bar ambulant, …),
- **services d'actions sociales** (portage à domicile…), etc.

Acteurs	Rôle
COPARY	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

Simple — Complexe

Technique	Financière	Coordination des acteurs
1	2	1

Action 8 — Encourager et accompagner le développement 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-programmées 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…).

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…..

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.

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.

AXE 3 :

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

Action 9 — Développer la pacification pour faciliter et sécuriser la circulation des modes doux dans les centre-bourgs

Priorité de l'action

- Prioritaire
- Intermédiaire
- Peu prioritaire

Constats du diagnostic

- Des traversées d'agglomération dangereuses au niveau des RD malgré l'installation d'aménagements ponctuels de ralentissement.

Objectif

- Renforcer la sécurité des déplacements piétons pour l'encourager, en mettant en place plusieurs mesures visant à réduire la vitesse des véhicules automobiles et le sentiment de sécurité.

Publics cibles

- Tous publics

Périmètre

- COPARY

Acteurs	Rôle
COPARY	Incite par le PDMs les communes à développer les dispositifs de pacification
Communes, CD55…	Maitre d'ouvrage ou partenaire technique et financier suivant la domanialité de la voirie

Synthèse des mesures à mettre en œuvre

Mesure 1 : Renforcer la pacification dans les centres-bourgs et les secteurs stratégiques pour améliorer la pratique cyclable et piétonne

- Il s'agit de limiter le caractère routier du centre-bourg de Revigny-sur-Ornain et dans les bourgs traversés par des axes principaux : Brabant-le-Roi,, Nettancourt et Andernay, et dans une moindre mesure Laimont.
- Cette action est complémentaire à la réalisation du Schéma Directeur Cyclable du Pays Barrois avec des préconisations d'aménagements adaptés pour la pratique cyclable entre les communes et au sein des pôles.

Mesure 2 : Mettre en place des "rues scolaires" pour favoriser / sécuriser les déplacements à pied des enfants à proximité des écoles

- Il s'agira d'analyser la faisabilité d'instaurer des « rue scolaire » (aussi appelées « rue aux écoles » ou « rue aux enfants » sur certains secteurs stratégiques.

Coûts

- Variables selon les aménagements engagés

Suivi des mesures

- Nombre de traversées de bourg traitées
- Linéaire de zone à vitesse modérée
- Accidentologie dans les bourgs

Impact report modal

- Limité
- **Moyen**
- Élevé

Faisabilité

	Simple		Complexe
Technique	**1**	2	3
Financière	**1**	2	3
Coordination des acteurs	**1**	2	3

Action 9 — Développer la pacification pour faciliter et sécuriser la circulation des modes doux dans les centre-bourgs

Détail mesures à mettre en œuvre

Mesure 1 : Renforcer la pacification dans les centres-bourgs et les secteurs stratégiques pour améliorer la pratique cyclable et piétonne

Il s'agit dans un premier temps d'identifier **les axes ou secteurs à pacifier** en priorité où il existe une intensité piétonne :

- Les secteurs commerçants ;
- Les secteurs de gare et d'arrêt des lignes routières de transport collectif ;
- Les établissements scolaires ;
- Les équipements culturels et de loisirs : gymnase, stade, salle polyvalente, etc.

En fonction du mode cible à sécuriser et du lieu, différentes **réglementations de vitesse** existent :

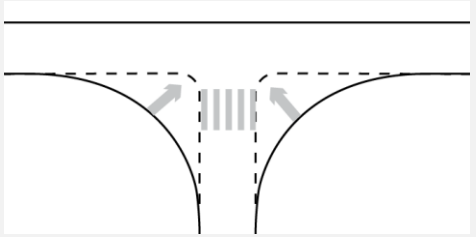
- Les aires piétonnes, comme son nom l'indique, dédient l'espace aux piétons et à l'animation urbaine (accès motorisé restreint) ;
- Les zones de modération de vitesse à règlementation de vitesse à 20 km/h, appelées zone de rencontre, donnent la priorité aux modes actifs sur la chaussée et favorise la vie locale (rue commerçante en centre-bourg par exemple) ;
- Les zones de modération de vitesse à règlementation de vitesse à 30 km/h, limitation 30 km/h ou zone 30, établissent un équilibre entre circulation et vie locale.

Il existe un large **panel de dispositifs d'apaisement des vitesses** à réaliser selon les configurations locales, les contraintes techniques et financières et les opportunités de travaux. Ces dispositifs se distinguent en 3 types :

- Les réductions de largeur de voie : la réduction physique ou visuelle de la largeur des voies a un effet immédiat sur l'abaissement des vitesses ;
- Les surélévations de chaussée ;
- Les déflexions de trajectoire afin de casser les lignes droites favorables aux vitesses.

Action 9 — Développer la pacification pour faciliter et sécuriser la circulation des modes doux dans les centre-bourgs

Détail mesures à mettre en œuvre

	Dispositif	Description	Illustration
Les réductions de largeur de voie	**Les réductions « physiques » de largeur**	L'espace ainsi récupéré pourra être valorisé en faveur des piétons ou des cycles. Il faut toutefois laisser la largeur nécessaire pour les véhicules à gros gabarit (bus, collecte des déchets…).	
	Les réductions « visuelles » de largeur (ou effet paroi)	Le rehaussement d'une bordure, la plantation d'arbustes en bordures de chaussée ou la pose d'un mobilier urbain créent un sentiment d'étroitesse.	Effet paroi grâce à des barrières
	Les écluses	Dans les voies à doubles sens, la largeur de la chaussée est réduite ponctuellement empêchant le croisement des véhicules. Les écluses doivent prévoir des bypass pour les vélos.	Ecluse avec bypass vélo
	La réduction des rayons de courbure dans les intersections	Elle permet de « fermer » les virages et intersections et d'orthogonaliser les flux. Cet aménagement a l'avantage de diminuer les vitesses aux intersections, de libérer de l'espace pour les piétons, de réaliser des passages piétons plus courts et perpendiculaires au trottoir et de dissuader le transit de véhicules à grand gabarit.	

Action 9 — Développer la pacification pour faciliter et sécuriser la circulation des modes doux dans les centre-bourgs

Détail mesures à mettre en œuvre

	Dispositif	Description	Illustration
Les surélévations de chaussée	**Les ralentisseurs**	Peu onéreux, son usage doit être exceptionnel et réserver à des rues résidentielles. Les coussins et plateaux doivent être privilégiés.	
	Les coussins berlinois	Il est intéressant sur les voies empruntées par les transports en commun mais n'est pas aussi efficace qu'un plateau et peut être contourné par les deux roues motorisées.	
	Les plateaux piétons	D'une longueur supérieure à 10 m, le plateau occupe toute la largeur de la chaussée et recouvre l'ensemble d'une intersection. Ils s'intègrent très bien dans le paysage urbain et facilitent la traversée des piétons.	
	Les trottoirs traversants	Ceux-ci vont plus loin que le plateau et opèrent un renversement des rôles : c'est l'automobiliste qui franchit l'espace du piéton, et non le piéton qui descend sur la chaussée. Ces aménagements sont à réaliser en priorité sur les itinéraires piétons prioritaires et les secteurs à enjeux aux abords de pôles générateurs de déplacements.	

Action 9 — Développer la pacification pour faciliter et sécuriser la circulation des modes doux dans les centre-bourgs

Détail mesures à mettre en œuvre

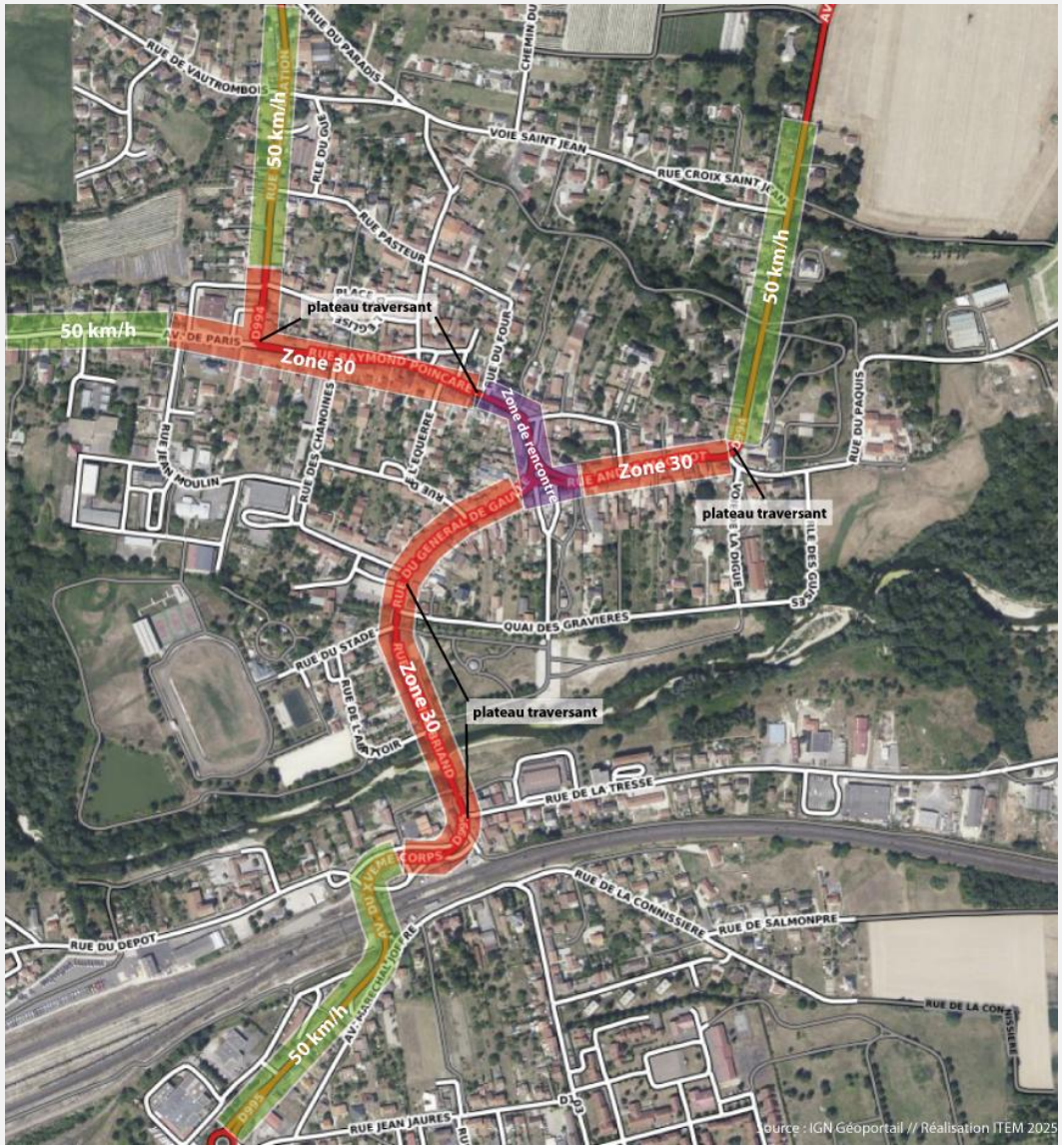
Exemple d'apaisement des vitesses sur la traversée de bourg de…

	Dispositif	Description	Illustration
Les déflexions de trajectoire	**Les chicanes**	Elle modifie le tracé de la voie en créant une sinuosité. Elle peut s'appuyer sur l'architecture. Contrairement à l'écluse, les deux sens de circulation sont maintenus.	
	Les « chicanes-écluses » avec du stationnement longitudinal alterné	La matérialisation du stationnement longitudinal de manière alternée (par exemple en changeant de côté tous les 30 mètres) permet de casser la ligne droite et créer un rétrécissement.	

Action 9 — Développer la pacification pour faciliter et sécuriser la circulation des modes doux dans les centre-bourgs

Détail mesures à mettre en œuvre

Exemple d'apaisement des vitesses sur la traversée de bourg de Revigny-sur-Ornain



Action 9 — Développer la pacification pour faciliter et sécuriser la circulation des modes doux dans les centre-bourgs

Détail mesures à mettre en œuvre

Mesure 2 : Mettre en place des "rues scolaires" pour favoriser / sécuriser les déplacements à pied des enfants à proximité des écoles

Le concept de rue scolaire consiste à offrir une large place aux piétons aux abords des écoles en engageant une fermeture temporaire de la rue à la circulation. L'objectif est de créer des micro-centralités apaisées et qualitatives aux abords des établissements scolaires. Au-delà de l'aspect sécuritaire, c'est une démarche en faveur de l'usage des mobilités douces et de reconquête et d'apaisement de l'espace public. Le concept de rue aux écoles se décline en plusieurs niveaux d'intervention selon les caractéristiques et les contraintes techniques de la rue et le degré de conservation de la circulation motorisée. Il s'agira d'identifier les écoles à sécuriser et déployer et le niveau d'interventions :

Intervention	Circulation maintenue	Piétonisation temporaire aux heures d'entrée et de sortie d'école	Piétonisation permanente
Objectifs	Apaiser et sécuriser	Apaiser et concilier les usages	Rendre la rue aux enfants et créer un espace calme
Réglementation	• Zone de rencontre	• Zone de rencontre permanente • Aire piétonne temporaire aux horaires d'entrée et sortie d'école (sortie riveraine conservée mais gestion des entrées plus délicates)	• Aire piétonne • (accès riverains conservés) • Stationnement interdit
Situation type	• Rue avec lignes de bus • Rue sans itinéraire de délestage	• Rue faiblement circulée avec itinéraire de délestage possible • Pas de circulation de bus	
Principes d'aménagement	• Aménagement de dispositifs de pacification • Extension des parvis sur le stationnement • Déport des passages piétons de l'axe de l'entrée d'école • Végétalisation	• Pose de barrières amovibles • Végétalisation	• Pose d'une barrière fixe ou d'une borne de contrôle d'accès pour les riverains • Végétalisation • A terme, requalification de l'espace public et transformation de la rue de l'école en un nouvel espace de vie pour les enfants
Exemple d'application possible sur la COPARY	• RPI Laimont-Neuville-Chardogne • Ecole maternelle à Laimont • Ecole à Nettancourt • Ecoles rue Jean Moulin à Revigny	• Ecole Louis Pergaud à Revigny • Ecole Maternelle à Contrisson	• Ecole maternelle Jean Jaurès à Revigny • Groupe scolaire à Contrisson (déjà en impasse)

Google Street View

CEREMA

Région Brussel

Action 10 — Développer les parcours piétons

Priorité de l'action

- Prioritaire
- Intermédiaire
- Peu prioritaire

Constats du diagnostic

- Un usage de la marche de 28 % pour les déplacements des actifs internes aux communes.
- **Objectif**
- Renforcer la sécurité des déplacements piétons pour le recours à la marche pour des déplacements courts dans les communes

Publics cibles

- Tous publics

Périmètre

- COPARY

Acteurs	Rôle
COPARY	En charge de l'action globale de communication/ conseil et accompagnement
Communes CD55	Maître d'ouvrage ou Partenaire technique et financier suivant la domanialité de la voirie
Région, ADEME, Etat, UE	Partenaires financiers selon leurs dispositifs de subventions

Synthèse des mesures à mettre en œuvre

Le maillage dense de cheminements piétons, en urbain comme en rural, constitue un support à valoriser pour des déplacements quotidiens. Ces itinéraires, permettant de relier les hameaux aux centralités, peuvent constituer des alternatives à des déplacements automobiles sur des distances courtes.

Mesure 1 : Instituer des itinéraires piétons en tant que cheminements structurants depuis les zones résidentielles vers les équipements et zones d'activités structurantes

L'aménagement d'un itinéraire piéton a un coût et il est nécessaire d'identifier des liaisons prioritaires qui répondent de manière optimale aux conditions de sécurité et de confort.

Mesure 2 : Rendre les espaces urbains plus perméables

En lien avec l'action 1.6, il s'agira de systématiser / réaliser des cheminements piétons (création, requalification) sur ou entre les espaces bâtis, au sein des espaces verts afin de raccourcir les distances à parcourir.

Mesure 3 : Inciter à la pratique via un jalonnement des itinéraires piétons et l'édition de cartes des temps piétons

Pour sensibiliser à la pratique, il est nécessaire d'améliorer la lecture et la lisibilité des cheminements en les valorisant.

Mesure 4 : Mieux gérer le stationnement automobile pour limiter le stationnement anarchique sécuriser le parcours des piétons

L'objectif est de garantir la sécurité de tous les usagers en veillant à ce que le stationnement d'une voiture ne vienne pas mettre en difficultés les piétons.

Coûts

Des exemples de couts :

- Marquage des places : +/- 100 € / place
- Réaménagement d'un trottoir : +/- 80 €/m
- Création d'un trottoir à +/- 120 €/m

Suivi des mesures

- Evolution du volume de places identifiées et matérialisées comme licites
- Linéaire de cheminements piétons requalifiés
- Accidentologie des piétons dans les bourgs (fichiers BAAC)

Impact report modal

- Limité
- Moyen
- **Élevé**

Faisabilité

	Simple		Complexe
Technique	1	2	**3**
Financière	1	2	**3**
Coordination des acteurs	1	**2**	3

Action 10 — Développer les parcours piétons

Détails des mesures à mettre en œuvre

Mesure 1 : Instituer des itinéraires piétons en tant que cheminements structurants depuis les zones résidentielles vers les équipements et zones d'activités structurantes

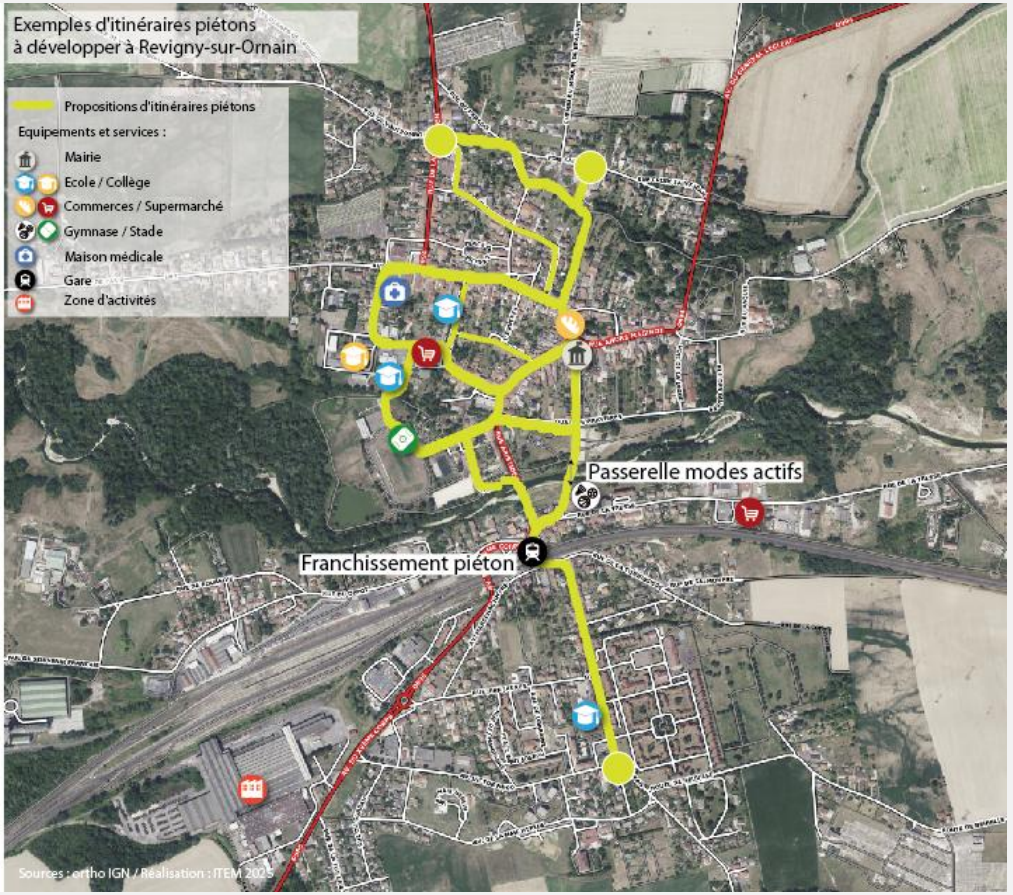
Pour assurer une continuité des déplacements depuis le domicile vers les pôles, il s'agira de définir des itinéraires piétons prioritaires à l'échelle des communes. Pour ces liaisons :

- Les cheminements devront répondre aux enjeux et aux normes en matière d'accessibilité des personnes à mobilité réduite (largeur minimale de 1,40 m, protégés du mobilier urbain et du stationnement sauvage…) et devront être confortables (éclairage public…) ;
- Des zones apaisées et des aménagements d'apaisement des vitesses seront à prévoir en complément dans le cas où les cheminements disposent d'une emprise insuffisante (cf. action 9).
- Dans l'optique de la réalisation de ces itinéraires, anticiper les acquisitions foncières (politique proactive de négociation, emplacements réservés etc…)
- …

Mesure 2 : Rendre les espaces urbains plus perméables

Le piéton, les Personnes à Mobilité Réduite et dans une moindre mesure les cyclistes, sont logiquement les usagers les plus impactés par les distances à parcourir. Le moindre bâti, équipement, voire espace vert, constituera un détour pour un mode actif, accentué par le fonctionnement en îlot des maillages urbains. Il conviendra de diffuser les aménagements et linéaires doux de types venelles ou sentes et de les rendre systématiques :

- Pour tout projet urbain créé ex-nihilo ou dans le cadre d'une opération de requalification afin de faciliter les traversées d'ilot et éviter les coupures ;
- Pour penser les trajets piétons dans les espaces publics et diminuer les distances à parcourir ;
- Pour toutes lignes de désir identifiées sur les espaces verts.



Action 10 — Développer les parcours piétons

Détails des mesures à mettre en œuvre

Mesure 4 : Mieux gérer le stationnement automobile pour limiter le stationnement anarchique, sécuriser le parcours des piétons

- **Favoriser une meilleure co-visibilité aux traversées piétonnes**

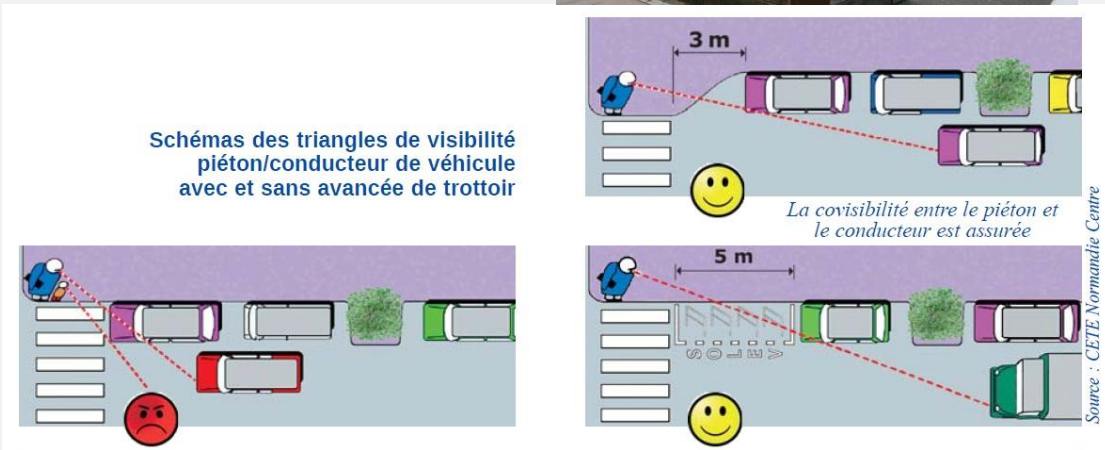
La loi d'orientation des mobilités (LOM) demande l'obligation de la suppression du stationnement motorisé sur les 5 mètres en amont des passages pour piétons. Les collectivités ont jusqu'au 31 décembre 2026 pour la mettre en place.

Il s'agira d'identifier et de supprimer les places qui ne sont pas conformes aux normes. L'espace libéré pourra ainsi servir à de **nouveaux usages** : principalement pour du stationnement vélos supplémentaires, voire de la végétalisation (attention à ne pas masquer la visibilité) ....

- **Marquer les places de stationnement**

Dans les quartiers / rues soumis à ce type de stationnement (ex : rues commerçantes, zones résidentielles...), il s'agira de matérialiser les places de stationnement pour mieux organiser le stationnement et libérer les trottoirs des voitures en préservant une largeur de 1,40 m avec un minimum ponctuel de 0,80 m.

Dans les rues résidentielles, les places seront marquées sur la chaussée de manière alternée (en changeant de côté de voie régulièrement) et participeront à la modération des vitesses (action 9) en cassant les trajectoires et les vitesses.



Action 10 — Développer les parcours piétons

Détails des mesures à mettre en œuvre

Mesure 3 : Inciter à la pratique via un jalonnement des itinéraires piétons et l'édition de cartes des temps piétons

Le **jalonnement piéton** devra suivre deux objectifs :

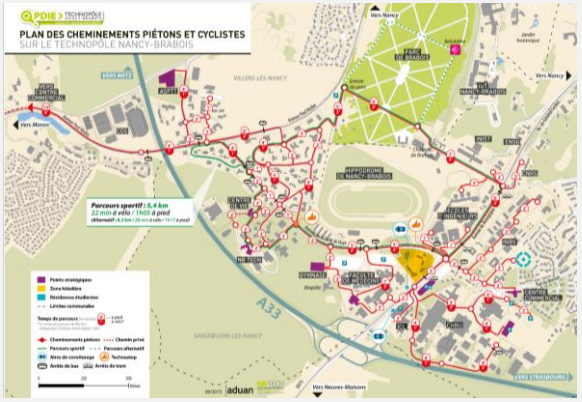
- Sensibiliser sur la pratique de la marche en démontrant, via les informations sur les distances et temps de parcours, que les liaisons piétonnes restent réalisables ;
- Sécuriser la pratique en jalonnant les liaisons jugées comme optimales en termes de sécurité et de confort ;

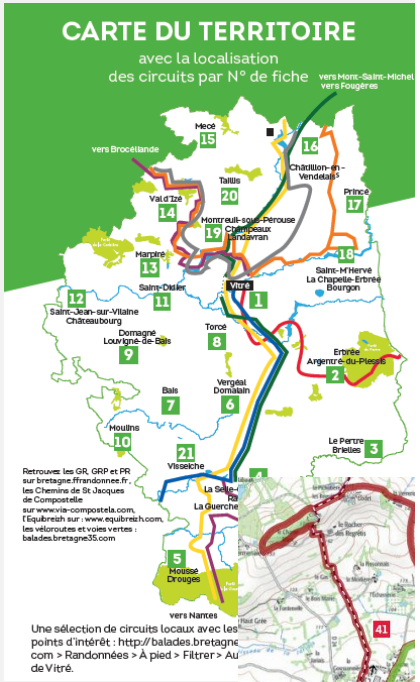
Les itinéraires à valoriser pour des déplacements du quotidien seront cartographiés et un document sera établi. Celui-ci, durant le guide mobilité intégrera une synthèse précisera les distances, les temps de parcours et des informations multimodales (localisation des aires de covoiturage et des points d'arrêts de transports, cheminements cyclables…). Une déclinaison communautaire et par communes permettra de détailler finement les tracés.

Le rôle de la COPARY sera de proposer un accompagnement technique aux communes pour :

- L'identification des itinéraires jugés comme structurants ;
- L'identification et la réalisation des aménagements piétons.

Ce travail est à mener en priorité sur les principaux pôles urbains.





Fiche	Lieu de départ	Circuit	Longueurs
1	Vitré	30*	4,6 / 1 / 3 km
	Vitré	31	20,9 / 11 km
	Barrage de la Valière	71*	9 / 7 km
2	Argentré-du-P.	26*	14,4 / 11 km
	Argentré-du-P.	27	2,5 km
	La Dolerie Argentré	28	3,6 km
	Erbrée	45	8,5 km
	Erbrée	46	7,3 km
	Argentré-du-P.	47*	16 km
3	Le Sault Argentré	29	5 / 4,8 km
	Le Pertre	32*	12,5 km
	Le Pertre	33*	8,2 km
	Le Pertre	34	3,8 km
	Brielles	48	16,4 km
	Brielles/Le Pertre	49	25 / 21,5 km
	Brielles	50	11,3 / 6,8 / 7,3 km
4	Rannée	67*	11 km
	Rannée	68	21 km
	La Selle-Guerchaise	69	6,4 / 2,5 / 4,7 km
	Rannée / La Guerche	70	7,8 / 2,6 ≈ 5,8 km
5	Drouges	62*	11,8 / 10,7 km
	Drouges	63*	11 / 6 km
	Moussé	64*	10,6 / 9,5 km
	Moussé	65*	7,2 km
	Rannée	66	11,3 km
6	Vergéal	60	12 / 5,3 / 6,2 km
	Domalain	61	21,2 km
7	Bais	57*	14,2 / 6 / 12,2 km
	Bais	58	10 km
	Bais	59	10,8 / 6,5 / 10 km
8	Torcé	24	6 / 1,4 km
	Torcé	25	11,4 / 8 km
9	Domagné	21	3,9 km
	Domagné	22	18 / 12,6 16,3 / 10,5 km
	Louvigné-de-Bais	23	11,6 / 4 / 9,6 / 6,7 8,2 / 10,5 km
10	Moulins	73	13,7 / 12 / 9 / 7,3 km

Fiche	Lieu de départ	Circuit	Longueurs
11	Saint-Didier	18	4,6 km
	Saint-Didier	19	11,3 / 8,1 km
	Saint-Didier	20	8,7 km
12	Broons/Vilaine	35*	5,5 km
	Châteaubourg	36*	15 / 7 km
	Châteaubourg	37*	10,8 / 6,3 km
	Châteaubourg	38	30 / 23 / 15 km
	Saint-Jean/Vilaine	17*	13,3 / 4,5 / 6 km
13	Marpiré	56	17,5 / 10,3 / 15,8 km
14	Val d'Izé	5*	15,5 / 9 / 12 km
15	Mecé	4	2,5 km
	Mecé	55	6,8 km
16	Châtillon-en-V.	1	10 / 8,8 km
	Châtillon-en-V.	2*	15,5 km
	Châtillon-en-V.	3*	6 km
	Martigousse Châtillon	39	8,7 km
	Montautour	40	12,8 km
17	Princé	51	5 km
	L'Hôtellerie Princé	52	9,3 km
	Princé	53	9,2 / 9,5 km
18	Saint-M'Hervé	41	7,2 km
	Saint-M'Hervé	42	10 km
	Saint-M'Hervé	43*	16,3 km
	La Chapelle-Erbrée	44	4 km
	Base de loisirs / La Chapelle-Erbrée	72	14,5 / 7,2 km
19	Montreuil-sous-P.	6*	7 km
	Montreuil-sous-P.	7*	7,7 km
	La Ville en Bois Montreuil-sous-P.	8*	9,4 km
	Montreuil-sous-P.	9	25 km
	Landavran	11	3,5 km
	Champeaux/ Landavran	12	9 km
	Rabaud/Champeaux	13	7,2 km
	Champeaux	14	7 km
	Rabaud (Champeaux)	15*	5 km
	Rabaud/Champeaux Pocé-les-Bois	16 74*	9 km 12 km
20	La Loge Taillis	10	3,3 km
	Taillis	54	6 km
21	Visseiche	75	8,3 km

Les traces GPX et KML sur www.ultracommunaute.org/Visites et randonnées/Balades et randonnées.
Le circuit labellisé FFRP est répondant à des critères de qualité et de sécurisation.

Action 11 — Mettre en œuvre les itinéraires cyclables définis dans le maillage du Schéma Directeur Cyclable du PETR du pays Barrois

Priorité de l'action

- Prioritaire
- Intermédiaire
- Peu prioritaire

Constats du diagnostic

- Une pratique faible du vélo notamment utilitaire 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

- PETR

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) du Pays Barrois afin de sécuriser et développer la pratique du vélo sur le territoire et en lien avec les territoires voisins.

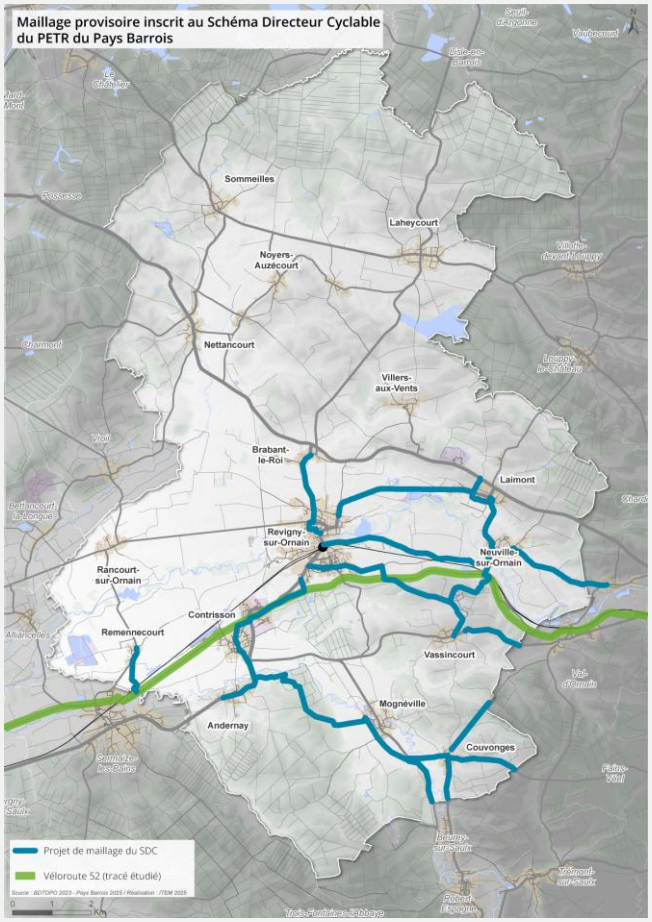
Ce maillage global projeté représente **41 km** de liaisons cyclables, découpé en **17 itinéraires** permettant de rejoindre Revigny-sur-Ornain et Contrisson.

La réalisation de ce maillage cyclable est estimée à **2,5 M€** mais ce cout devra être précisé au regard des niveaux d'aménagement requis.

A ce maillage s'ajoute les 10 km de l'itinéraire de la **véloroute 52** Paris <> Strasbourg qui traverse la COPARY d'est en ouest le long de l'Ornain et dont les études de faisabilité sont en cours.

En complément de ce Schéma, l'un des enjeux forts de développement du réseau cyclable sera les connexions avec le centre-bourg et la gare de Revigny (cf. actions 2 & 10).

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.



Acteurs	Rôle
COPARY	Rôle à définir selon son souhait d'intervention (même sans compétence voirie) dans la mise en œuvre des aménagements
CD55, Communes ..	Acteurs théoriques (gestionnaire voirie) compétents pour la mise en œuvre des aménagements
Région, ADEME, Etat, UE	Partenaires financiers selon leurs dispositifs de subventions

Coûts

- Première estimation à 2,5 M€ HT pour le maillage retenu, à partager entre les différents financeurs *(coût à affiner selon le niveau d'aménagement souhaité)*
- 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

Limité | Moyen | **Élevé**

Faisabilité

Simple — Complexe

Technique	Financière	Coordination des acteurs
1 2 **3**	1 2 **3**	1 **2** 3

Action 12 — Adapter les aménagements favorables aux modes actifs à l'activité agricole du territoire

Priorité de l'action

- Prioritaire
- Intermédiaire
- Peu prioritaire

Constats du diagnostic

- Une forte pratique agricole sur le territoire de la COPARY
- Des aménagements de voirie pas toujours compatibles avec la circulation des engins agricoles.

Objectif

- Faire connaître et appliquer la charte du bon voisinage et du vivre ensemble en Meuse – Partageons notre Espace

Publics cibles

- Communes & CD 55

Périmètre

- COPARY

Acteurs	Rôle
COPARY	Rappel aux communes de veiller à l'application de la Charte
Communes, CD55…	Maitre d'ouvrage pour les aménagements de voirie

Synthèse des mesures à mettre en œuvre

La charte « du bon voisinage et du vivre ensemble en Meuse – Partageons notre Espace » a été signée par le Département de la Meuse, la Chambre d'agriculture de la Meuse, par l'association des Maires de Meuse, le CAUE de la Meuse et la FDSEA 55. Il est notamment fait mention :

1. **Une voirie…des voiries à se partager**
2. **Concilier l'activité agricole et les déplacements**
3. **Les aménagements routiers possibles**

Cette charte permet de bien :

- Lister le rôle de chacun des acteurs,
- Rappeler les textes règlementaires,
- Proposer des aménagements adaptés à la circulation agricole.

Extrait de la Charte

Une des clés de réussite d'aménagements routiers adaptés aux engins agricoles tient dans la nécessaire concertation en amont des projets.

La charte met également cet aspect en avant, mais il convient, dans le cadre du PDMs de la COPARY, qu'un relais soit assuré par l'intercommunalité vis-à-vis des communes pour rappeler l'existence de cette charte et la nécessité de concerter avec le monde agricole pour trouver des solutions adaptées aux attentes de tous, piétons, cyclistes, automobilistes, poids lourds et engins agricoles.

Coûts

- **Coût indirect pour la réalisation des aménagements de pacification (action 9) et aménagements cyclables (action 11)**

Suivi des mesures

- Validation des aménagements par les représentants du monde agricole.

Impact report modal

Limité | Moyen | Élevé

Faisabilité

Simple — Complexe

Technique	Financière	Coordination des acteurs
1 2 3	1 2 3	1 2 3

Synthèse : pilote et coûts de mise en œuvre des actions

	Actions	Acteur pilote	Cout à charge autres acteurs		Coûts à charge COPARY		Moyens humains COPARY
			Investissement	Fonctionnement	Investissement	Fonctionnement	
1	Développer l'offre ferroviaire	**Région (COPARY en lobbying)**		+/- 2,8 M€/an			Ponctuel
2	Développer l'intermodalité et l'attractivité de la gare de Revigny	**Région (COPARY en partenaire)**	6,3 M€ d'investissement à partager entre les différents maitres d'ouvrage et financeurs				Ponctuel
3	Identifier et aménager des points de rencontre mobilité	**PETR**	25 k€				Ponctuel
4	Agir sur le développement et la pratique du covoiturage	**COPARY**			+/- 126 k€		0,2 ETP en phase projet
5	Développer l'autostop organisé	**PETR**				De 27 à 156 k€/an selon scénario	Ponctuel
6	Créer un guide mobilité à l'échelle de la COPARY rassemblant toutes les offres et services de mobilité disponibles	**COPARY**				Entre 6 et 10 k€ selon les choix	0,15 ETP pour créer le guide
7	Organiser des événements autour de la mobilité pour sensibiliser aux solutions alternatives de mobilité	**COPARY**				+/- 11 k€/an	0,1 ETP
8	Encourager et accompagner le développement de services de proximité itinérants et/ou à distance	**Porteur de projet public ou privé (COPARY en accompagnement)**				Variable selon le niveau d'accompagnement souhaité	Ponctuel
9	Développer la pacification pour faciliter et sécuriser la circulation des modes doux dans les centre-bourgs	**Communes**	Variable selon les aménagements réalisés				Ponctuel
10	Développer les parcours piétons	**Revigny-sur-Ornain**	Variable selon les aménagements réalisés				Ponctuel
11	Mettre en œuvre les itinéraires cyclables définis dans le maillage du Schéma Directeur Cyclable du PETR du pays Barrois	**A définir selon le rôle que souhaite prendre la COPARY**	Estimé à 2,5 M€ à partager entre les différents maitres d'ouvrage et financeurs				Ponctuel
12	Adapter les aménagements favorables aux modes actifs à l'activité agricole du territoire	**Gestionnaires de voirie**	Coût indirect lié aux aménagements de voirie				Ponctuel