



# Syndicat mixte du Pays du Lunévillois

## Réalisation d'une étude sur la mobilité et les transports sur le Pays du Lunévillois

**Rapport de phase 3**

**Le plan d'action**

**Version 5 du 25 janvier 2010**



[HP\_20100125\_Plandactions-05a]



24, boulevard Riquet  
31000 Toulouse  
Tél. : 05 62 73 53 93  
Fax : 05 62 73 53 99  
iter@itemet.org

18/20, rue Claude Tillier  
75012 Paris  
Tél. : 01 43 72 10 09  
Fax : 01 43 70 67 60  
iter.paris@itemet.org

## I- PRESENTATION

- I.1 - Les Objectifs de l'étude p.4
- I.2 - Le Déroulement de l'étude p.5
- I.3 – Les conclusions du diagnostic p.6

## II- LE PLAN D' ACTIONS

- II-1. Les pistes d'actions p.9
- II-2. La liste des actions p.10
- II-3. Les actions d'information et de sensibilisation aux déplacements durables p.11
- II-4. Les actions de soutien à l'émergence de nouveaux services à la mobilité p.15
- II-5. Les actions structurantes sur les réseaux de transport en commun p.20
- II-6. Synthèse des actions p.28

## ANNEXES

- Annexe 1 : Le poste d'animateur mobilité p.30
- Annexe 2 : Cahier des charges du SIG p.31
- Annexe 3 : Exemple de charte de co-voiturage p.33
- Annexe 4 : La délégation de compétence du CG54 pour les transports locaux p.34
- Annexe 5 : La création d'un Syndicat Mixte de Transport - loi SRU p.38
- Annexe 5 : La création d'un Syndicat Mixte de Transport - loi SRU p.40

# I - PRESENTATION

Document

### ✓ La démarche du Syndicat Mixte du Pays du Lunévillois

Dans le cadre du programme Leader 2007-2013, le Pays lunévillois a défini comme prioritaire la question de la mobilité (physique et psychologique) pour l'accès à l'emploi et à l'insertion professionnelle, l'accès aux services, aux soins, la culture et au sport.

C'est dans ce contexte que le Pays a choisi de mettre en œuvre une étude opérationnelle sur cette thématique. Cette étude doit proposer et définir précisément en termes de coût et de pilotage un ensemble varié **d'actions facilitant « une liberté de mouvement »** de l'ensemble des habitants. Il convient aussi de replacer ces actions dans une politique organisée de communication, d'information auprès de tous les habitants, devant être complétées par des actions précises envers des publics cibles afin de favoriser les déplacements de personnes peu mobiles.

### ✓ Le positionnement du département de la Meurthe et Moselle

Le département de la Meurthe et Moselle est engagé dans une réflexion générale de schéma départemental comportant un volet route et un volet transports. Il souhaite par cette action se doter d'un document de planification à moyen - long terme traitant de l'ensemble des problématiques de déplacements et de mobilité sur son territoire.

De plus, le département, engagé aux cotés du Pays du Lunévillois, est initiateur du dispositif de soutien de transport à la demande (TAD) en application d'un règlement adopté en Octobre 2006 et par la même en attente des résultats de la présente étude.

### Une étude menée en 3 phases :

- Phase 1 : Diagnostic des besoins et de l'offre de transports du territoire



Novembre 2008  
à Mars 2009

- Phase 2: Grandes orientations et objectifs stratégiques



Avril à Mai 2009

- Choix des actions en Comité de Pilotage du 16 avril 2009
- Choix du scénario 1 en Comité de Pilotage du 30 juin 2009

- Phase 3: Définition du programme d'actions



Septembre à  
Décembre  
2009

### Une démarche de concertation :

- Avec les acteurs locaux : ateliers de travail, entretiens..
- Avec le communes : enquête auprès des communes
- Avec les partenaires institutionnels : CG Meurthe et Moselle, Région Lorraine

### Synthèse des besoins par public cible

#### ❑ Public en recherche d'emploi et en insertion:

- besoins liés à la recherche d'emploi et à l'insertion, à destination des Chefs-lieux de Canton, de Nancy, des besoins liés à l'accès aux pôles d'emplois (Lunéville) et aux centres de formation,
- besoins liés au retour à la mobilité (information, accompagnement).

#### ❑ Public personnes âgées et personnes à mobilité réduite :

- besoins liés à la vie quotidienne et à l'accès aux établissements de soins (à destination des Chefs lieux de Canton),
- besoins de services accessibles aux PMR ( avec accompagnement),
- besoins en matière de prise en charge financière (public âgé).

#### ❑ Public jeune:

- besoins liés aux activités sportives à destination des lieux d'entraînement et de compétition (principalement vers les Chefs lieux de Canton) et des lieux de loisir.

### L'offre inter-pôles

- ❑ Le train, (et le car TER vers Gerbéviller) là où il existe propose une offre de fréquence sensiblement plus importante que le car. La Région a modernisé le matériel et a augmenté m'offre de 50% entre 2005 et 2007. Il est plus rapide également que l'autocar. La tarification Métrolor basée sur 7 paliers de distance rend le train abordable; de plus pour les personnes à faible ressource, l'aller retour est au prix de l'aller.. Les rabattements sur les gares existent très peu.
- ❑ Les liaisons assurées par autocar ne sont pas toujours adaptées aux besoins, en particulier, pour les territoires Est du Pays, avec une offre de séjour à la journée adaptée aux scolaires. Des liaisons des territoires Est avec les territoires voisins sont peu développées (pas d'offre hors période scolaire et un seul AR quotidien à destination de Sarrebourg par exemple),

### L'accès aux pôles locaux

A l'exception de la communauté de communes du Sânon (TAD), et du canton de Cirey-sur-Vezouze (Taxited), l'accès aux pôles locaux (pour des séjours de deux heures environ) par les transports collectifs est quasiment impossible alors qu'une demande forte s'exprime dans ce sens (accès aux services: administratif, d'insertion, soins..., aux équipements et commerces...). L'offre en transport à la demande proposée aujourd'hui apparaît peu attractive pour certains publics demandeurs, notamment en terme de coût.

## II – LE PLAN D’ACTIONS

#### Les pistes d’actions validées et hiérarchisées par le Comité de Pilotage du 2 juin 2009

##### **A. Actions de promotion de la mobilité :**

- Développer une information spécifique au pays du Lunévillois
- Sensibilisation des entreprises à l’usage des TC et au covoiturage- Les PDE
- Développer les pratiques de covoiturage au sein du territoire

##### **B. Actions générales d’aide à la mobilité :**

- Développement des modes doux
- Accompagnement et soutien des projets de services à la mobilité (vers l’emploi)
- Soutien à l’acquisition mutualisée de minibus

##### **C. Actions structurantes sur les réseaux de transport :**

- Desserte en TAD vers les pôles locaux
- Desserte entre les pôles du territoire
- Organisation des pôles d’échanges autour des principales gares
- Desserte vers les pôles extérieurs

Ces trois volets, présentés dans les pages suivantes, peuvent être mis en œuvre selon un calendrier différencié : en effet, les deux premiers peuvent être assurés à court ou moyen terme, alors que le volet sur les réseaux de transport nécessite une réflexion à long terme.

#### **A - Actions d’information et de sensibilisation aux déplacements durables** pouvant être mises en œuvre ou pilotées par le Pays à court terme

- Action **A1** : Développer une information spécifique au Lunévillois p. 12
- Action **A2** : Faciliter le covoiturage p. 13
- Action **A3** : Sensibiliser aux déplacements durables p. 14

#### **B - Actions de soutien à l’émergence de nouveaux services de mobilité** pouvant être pilotées par le Pays en lien avec les partenaires et mises en œuvre à court ou moyen terme

- Action **B1** : Développer les modes doux p. 16
- Action **B2** : Accompagner les projets économiques de services à la mobilité p. 17
- Action **B3** : Soutenir l’acquisition mutualisée de minibus p. 18
- Action **B4** : Inciter les organisateurs d’évènements socio-culturels ou sportifs à prendre en compte l’accessibilité p.19

#### **C - Actions structurantes sur les réseaux de transport** dont la faisabilité doit être approfondie ou devant être relayée auprès des partenaires institutionnels. **Mise en œuvre à plus long terme.**

- Action **C1** : Créer un nouveau périmètre d’organisation des TAD permettant les actions C2 et C3 p.21
- Action **C2** : La mise en place de services vers les pôles locaux p.22
- Action **C3** : La mise en place de services vers Lunéville p.23
- Action **C4** : Renforcer la fréquence et l’efficacité des liaisons inter pôles p.24
- Action **C5** : Organiser des pôles d’échange autour des principales gares p.25
- Action **C6** : Renforcer les liaisons vers l’extérieur p.26

#### 3 actions sont proposées :

Action **A1** : Développer une information spécifique au Lunévillois

Action **A2** : Faciliter le covoiturage

Action **A3** : Sensibiliser aux déplacements durables

*Elles peuvent être mise en œuvre ou pilotées par le Pays du Lunévillois, à court terme*

Elles sont toutes les trois liées à la mise en place d’un poste d’animateur en mobilité au sein du Pays du Lunévillois.

Celui-ci participera également à la définition et à la mise en œuvre des autres actions, et à l’amélioration du réseau de transport envisagé à moyen terme.

Pour l’information sur les différentes solutions de mobilité, un numéro vert doit être proposé, il peut être hébergé par une structure ayant déjà un rôle d’information auprès de la population, en particulier auprès du public en difficulté.

*Échéance : court terme*

#### Action A1 : Développer une information spécifique au pays du Lunévillois

##### Objectifs:

- Informer et sensibiliser sur les différents modes de transport existants et sur les solutions alternatives à la voiture et créer ainsi une « culture de la mobilité durable »

**Description:** (voir en annexe 2 cahier des charges de SIG et de la centrale de mobilité)

- Mise en place d'un **SIG** recensant les arrêts de TC, les lieux de rendez-vous de co-voiturage, les pistes cyclables et itinéraires modes doux.
- Mise en place d'une **centrale de mobilité** : recensement de l'information sur les modes de transports collectifs et les solutions alternatives à la voiture, associée à un numéro d'appel (**numéro vert**), en coordination avec la centrale de mobilité régionale qui est en cours de définition
- Edition et diffusion d'un **guide papier** (15 pages format A5, 2000 exemplaires) sur l'offre de transports sur le Pays du Lunévillois.

**Portage :** Pays du Lunévillois

**Partenaires :** Conseil Régional de Lorraine, Conseil Général, CC du Lunévillois, association ADLIS qui pourrait être l'organisme du numéro vert.

**Echéance :** Mise en œuvre à partir de 2010, le SIG la centrale de mobilité sont réalisés en 2011.

##### Coût :

- Réalisation d'un **SIG** : 10 K€ à 16 K€
- Création du site Internet d'une **centrale de mobilité** : 10 K€ à 15 K€
- Numéro vert et ½ poste hébergé dans une structure pré-existante : 20 K€ à 30 K€
- Edition et diffusion d'un **guide papier** en 2000 ex : 6 K€ à 10 K€

**Échéance : court terme**

#### **Action A2 : Faciliter le covoiturage au sein du territoire**

##### **Objectifs:**

- Favoriser une pratique régulière du covoiturage, notamment pour les trajets domicile-travail

##### **Description:**

- Définition d'une charte commune autour du covoiturage : signalétique, modalités de fonctionnement et conseils pratiques (voir en Annexe 3 : un exemple de charte de co-voiturage)
- Mise en lien avec les sites de co-voiturage au niveau lorrain
- Etude de localisation des aires de co-voiturage sur le territoire du Lunévillois : en lien avec le travail de recensement que va effectuer le CG et le travail d'un groupe d'étudiants sur la mobilité début 2010.
- Assister les communes dans la réalisation d'aires de covoiturage aux abords des axes de communication

**Pilote pressenti :** Pays du Lunévillois

**Partenaires :** Communes, Conseil Régional, Conseil Général, ADEME

**Echéance :** Mise en œuvre à partir de 2010.

##### **Coût:**

- Définition de la charte covoiturage : travail fait en interne par le conseiller mobilité (voir action A3)
- Mise en lien avec les sites de co-voiturage au niveau lorrain : *idem*
- Etude de localisation des aires de co-voiturage sur le territoire du Lunévillois : 20 K€
- Aménagement d'une aire de covoiturage : 1 000 à 1 200€ par place de stationnement pour le revêtement, le marquage au sol et le panneau d'information. Estimation sur le Pays : **50 à 100** places, soit 50 K€ à 120 K€.

**Échéance : court terme**

#### **Action A3 : Sensibiliser aux déplacements durables**

##### **Objectifs:**

- Inciter les acteurs locaux à l'utilisation de modes alternatifs (covoiturage, modes doux) à la voiture particulière
- Accompagner les entreprises dans leurs démarches visant à améliorer la mobilité, en intégrant également les publics en insertion à la réflexion.

##### **Description:** (voir annexe 2 la fiche de poste de l'animateur en mobilité)

- Création d'un poste d'animateur en mobilité au sein du Pays
- Opérations d'information et de communication par lors d'événements comme « la journée européenne de la mobilité », « la semaine du développement durable », « la journée départementale de l'insertion » ou le forum « premier emploi ».
- Mobilisation des chefs d'entreprises et les administrations et les inciter à développer des PDE/PDA en les sensibilisant aux intérêts d'optimiser la mobilité à destination de leurs établissements
- Mobilisation des parents et responsables d'établissements scolaires pour la mise en place de Pédibus ou Vélobus

**Pilote :** Pays du Lunévillois, avec la création d'un poste d'animateur en mobilité.

**Echéance :** Poste à partir de mi-2010.

##### **Partenaires:**

- ADEME
- Mission locale de Lunéville
- Associations d'entreprises

**Coût :** Un poste d'animateur en mobilité au sein du Pays : **50 K€** par an.

#### 4 actions sont proposées :

Action **B1** : Développer les modes doux

Action **B2** : Accompagner les projets économiques de services à la mobilité

Action **B3** : Soutenir l’acquisition mutualisée de minibus

Action **B4** : Inciter les organisateurs d’évènements socio-culturels ou sportifs à prendre en compte l’accessibilité

***Elles peuvent être pilotées par le Pays en lien avec les partenaires et mises en œuvre à court ou moyen terme***

Leur animation est faite par l’animateur en mobilité recruté sein du Pays du Lunévillois.  
Elles seront réalisées ou portées par des partenaires du Pays.

*Échéance : court ou moyen terme*

#### Action B1 : Aménagements pour les modes doux

##### Objectifs:

- Inciter à la pratique du vélo comme mode de déplacement, pas seulement pour les loisirs

##### Description:

- Recensement des itinéraires existants et intégration dans le SIG,
- Développement des réseaux de pistes cyclables dans les communes, reliant les pôles générateurs de déplacements entre eux (gares, écoles, administrations, centres de loisirs, institutions culturelles)
- Incitation à créer des garages à vélos à proximité des gares pour encourager l’inter-modalité
- Intégration des modes doux lors des réaménagements routiers futurs pour favoriser le partage modal : il est nécessaire d’établir un partenariat avec le Conseil Général.
- Intégration de l’aspect deux roues dans les documents de planification : SCOT, PLU...
- Animation sur ce thème avec les communes

##### Pilote/Partenaires:

- Pays du Lunévillois
- Communes
- DIREN : étude possible à propos d’un itinéraire véloroute entre Lunéville-Baccarat et la base de loisirs Pierre Percée
- Conseil Général
- Conseil Régional : aménagement du pôle d’échange de Lunéville et des autres gares TER

**Echéance :** Mise en œuvre à partir de 2010, pérenne au delà.

**Coût:** A titre indicatif, le coût moyen d’une piste cyclable est d’environ 80 000€/km

Le coût moyen d’une voie verte est de 100 000€/km

*Échéance : court ou moyen terme*

#### **Action B2 : Accompagner les projets économiques de services à la mobilité (notamment la mobilité vers l’emploi)**

##### **Objectifs:**

- Favoriser l’usage de systèmes innovants, en complément des transports collectifs et des modes doux
- Favoriser la mobilité vers l’emploi et la formation, en soutenant les initiatives concernant les publics en insertion

##### **Description:**

- Mettre en place des actions de bilan mobilité et de formations pratiques sur ce thème
- Soutenir les initiatives de mise à disposition de véhicules et de garage social (associations INES, ADLIS) et favoriser la mise en relation entre ces associations et les publics concernés (Pôle Emploi, Emmaüs, missions locales, chantiers d’insertion)
- Action « 1000 permis pour l’emploi des jeunes » au niveau régional
- Réflexion autour du micro-crédit, notamment pour l’achat de véhicules ou pour financer l’examen du permis de conduire
- Favoriser l’émergence de projets : mise à disposition de vélos avec entretien, réparation et gardiennage.
- Communication autour des projets

**Portage :** Associations, Pays du Lunévillois

**Partenaires :** Conseil Général, Etat, Conseil Régional

**Echéance :** Action sur 4 ans de 2010 à 2013.

**Coût :** le financement du Pays dans le cadre de l’appui à la mobilité pourrait être de l’ordre de 40K€ à 60K€ par an.

*Échéance : court ou moyen terme*

#### **Action B3 : Soutenir l’acquisition mutualisée de minibus**

##### **Constat :**

- Les Communautés de Communes ont déjà ou ont en projet l’achat de minibus pouvant être mis à disposition des associations ou être utilisés pour certains publics.

##### **Objectif :**

- Permettre aux associations, en particulier à celles concernant les jeunes d’assurer des déplacements.
- Favoriser l’émergence d’une dynamique partenariale entre les différentes communautés de communes

##### **Description :**

- Etudier la possibilité de mutualiser les moyens de transports existants des différentes communautés de communes. Il serait intéressant que ces véhicules puissent être mis en commun. Appréhender, dans ce cas, les conditions particulières d’assurances pour l’exploitation d’un véhicule prêté.
- Encourager les communautés de communes à entreprendre des projets en commun (achat de minibus adaptés aux Personnes à Mobilité Réduite), transport des personnes âgées vers les accueils de jour
- Définition des modalités d’utilisation des différents services et assistance juridique et technique (assurance) aux communautés de communes.
- La gestion des minibus est effectuée par les structures intercommunales

**Pilote :** Pays du Lunévillois

**Partenaire :** Les Communautés de Communes, l’association Déblai sur l’étude du coût et de l’assurance.

**Echéance :** Programme sur 3 ans : 2011 à 2013 pour l’acquisition, pérenne pour la mise en commun.

##### **Coût :**

- Animation autour de l’action dans le cadre des fonctions d’un agent de développement au Pays.
- Acquisition d’un minibus : de 25K€ à 35K€, estimation pour 5 minibus 150 K€.

*Échéance : court ou moyen terme*

#### **Action B4 : Inciter les organisateurs d’évènements socioculturels ou sportifs à prendre en compte l’accessibilité**

##### **Constat :**

- Les évènements socioculturels ou sportifs concernent un nombre important de déplacements qui, le plus souvent sont faits en voiture et non réalisables sans véhicule.

##### **Objectif :**

- Faire en sorte que les organisateurs de ces évènements prennent en compte l’accessibilité dans l’organisation des évènements

##### **Description :**

- Réalisation d’un document de communication à usage des organisateurs : club sportifs, associations culturelles... : réflexion sur le lieu et les horaires en fonction des moyens de transport existants, incitation à l’éco-mobilité (co-voiturage, deux-roues, transports collectifs) pour se rendre à l’évènement, mise en place de services de transports spécifiques, en lien ou non avec les TAD mis en place (voir actions C),
- Animation de réunions de sensibilisation sur ce thème

**Pilote :** Pays du Lunévillois

**Partenaire :** Les Communautés de Communes, les communes, les associations socioculturelles et clubs sportifs

**Echéance :** Mise en œuvre à partir de 2011, action pérenne au delà.

##### **Coût :**

- Animation autour de l’action dans le cadre des fonctions d’un agent de développement au Pays.
- Réalisation d’un document d’information : en interne par le Pays

*Leur faisabilité doit être approfondie ou elle doivent être relayées auprès des partenaires institutionnels, leur mise en œuvre est à plus long terme*

Les actions structurantes sur les réseaux de transport peuvent être mises en œuvre à long terme : elles nécessitent en effet la définition du périmètre pertinent de mise en œuvre des services.

Un travail partenarial avec le Département et les Communautés de Communes est nécessaire pour permettre à ces services d’être mis en place.

#### 6 actions sont proposées

Action **C1** : Créer un nouveau périmètre d’organisation des TAD permettant les actions C2 et C3

Action **C2** : La mise en place de services vers les pôles locaux

Action **C3** : La mise en place de services vers Lunéville

Action **C4** : Renforcer la fréquence et l’efficacité des liaisons inter pôles

Action **C5** : Organiser des pôles d’échange autour des principales gares

Action **C6** : Renforcer les liaisons vers l’extérieur :

Les actions C2 et C3 ici présentées sont déclinées en deux scénarii, selon l’offre de desserte proposée.

*Échéance : à plus long terme*

#### **Action C1 : Créer un nouveau périmètre d’organisation des TAD**

##### **Constat :**

- La mise en place de dessertes vers les pôles locaux est de la compétence du Conseil Général de Meurthe et Moselle, à l’exception du Périmètres de Transports Urbains (CC du Lunévillois).
- Les Communautés de Communes (comme aujourd’hui celle du Sânon, peuvent mettre en place des services locaux en délégation de compétence du Conseil Général. Toutefois, les besoins de mobilité dépassent le périmètre des communautés de communes et concernent également l’accès à Lunéville.
- Les Transports A la Demande (TAD) sont plus souples et moins onéreux pour un même service que les lignes régulières, ils doivent donc être privilégiés pour les dessertes locales.

##### **Objectif :**

- Participer, en partenariat avec le Conseil Général et les Communautés de Communes à la recherche du périmètre d’organisation le mieux adapté (Syndicat Mixte, syndicat à vocation unique, Pays...).
- Le SMPL pourrait être la structure porteuse, il faut alors définir la coordination avec la Communauté de Communes du Lunévillois.
- L’étude menée par le Conseil Général sur le schéma départemental des transports est le cadre dans lequel cette réflexion devrait être menée.

**Echéance :** En 2010 – 2011 pour la définition de la structure, le réseau de la CC Lunévillois fera l’objet d’une nouvelle DSP au 1er janvier 2011.

##### **Les services de TAD proposés :**

- Action C2 : vers les pôles locaux
- Action C3 : vers Lunéville

*Échéance : à plus long terme*

#### Action C2 : Mise en place de services à la demande vers les pôles locaux

##### Objectif :

- Relier aux communes centres (Bayon, Baccarat, Badonviller, Blainville, Blamont, Cirey-sur-Vezouze, Einville-au-Jard et Gerbeviller) toutes les autres communes des EPCI et encourager ainsi les séjours à la journée et à la demi-journée pour les démarches, l'accès aux services et les loisirs
- Permettre à tous les publics captifs de se rendre dans les communes centres.

##### Les scénarii de l'action :

- Mise en place de services de transport à la demande zonal vers les pôles locaux selon les 9 zones de dessertes (cf : carte page suivante)
- Deux scénarii sont possibles :

**Scénario A** : système identique à celui de la communauté de communes du Sânon, sans limites à l'usage. Un service 3 à 4 demi-journées par semaine, à horaires fixes, en direction des pôles locaux ou de Lunéville. Le public visé est essentiellement composé des personnes pouvant s'adapter à un tel service.

**Scénario B** : système identique au Taxi TED : fonctionne tous les jours de 6h30 à 19h30 à destination des bourgs centres, avec utilisation des lignes régulières en direction des autres pôles. Tous les publics peuvent utiliser ce service.

- Une expérimentation sur un an renouvelable 2 fois pourrait s'envisager.

**Portage** : La structure sera définie par l'action C1

**Echéance** : Mise en œuvre à partir de 2012 (2011 si les services concernent aussi la CC du Lunévillois).

##### Coûts par pôle local desservi :

**Scénario A** : de 15 000 à 25 000 euros pour 400 à 600 voyages par an

**Scénario B** : de 30 000 à 60 000 euros pour 500 à 800 voyages par an

Aires d'attraction des pôles locaux



Les aires d'attraction de chaque pôle ne correspondent pas aux périmètres des différentes communautés de communes.

La réflexion de la mise en place des TAD se fait alors à l'échelle même du Pays.

Le fonctionnement des TAD est proposé, sur chaque aire d'attraction selon les deux scénarios :

- **Scénario A** : 3 à 4 demi-journées par semaine avec horaires fixes; pas de limite d'utilisation.
- **Scénario B** : fonctionnement de 6h30 à 19h30; la limite est fixée par la disponibilité des véhicules.

Les services TAD proposés sont en correspondance avec les navettes inter-ville en direction de Lunéville (Action C3)

*Échéance : à plus long terme*

#### Action C3 : Mise en place de services à la demande vers Lunéville

##### Objectif :

- Encourager ainsi les séjours à la journée et à la demi-journée pour les démarches, l'accès aux services et les loisirs
- Faciliter l'accès à Lunéville : depuis les pôles secondaires (communes centres), coordonner les réseaux locaux (TAD) avec les autres modes de transports effectuant la liaison avec Lunéville (lignes du Conseil Général et TER)

##### Les scénarii de l'action :

En tenant compte des services de transports TED et TER existante:

- Mettre en place en complément de l'offre des lignes régulières des services virtuels permettant des séjours à la demi-journée à Lunéville.
- 4 liaisons sont proposées : depuis Badonviller, Blâmont, Cirey-sur-Vezouze et Einville-au-Jard.
- Deux scénarii sont possibles :

**Scénario A** : mis en place de services 3 à 4 fois par semaine, en direction de Lunéville, dans le cadre des TAD vers les pôles locaux.

**Scénario B** : des services en lignes virtuelles du lundi au vendredi

**Portage** : La structure sera définie par l'action C1

**Echéance** : Mise en œuvre à partir de 2012.

##### Coûts pour l'ensemble des liaisons :

**Scénario A** : inclus dans les coûts des TAD locaux (cf. page précédente)

**Scénario B** : de 20 000 à 40 000 euros

*Échéance : à plus long terme*

#### Action C4 : Renforcer la fréquence et l’efficacité des liaisons interpôles

##### Objectif :

- Permettre des séjours à la journée et à la demi-journée pour les démarches, l’accès aux services et les loisirs
- la liaison concernée est Baccarat – Badonviller

##### Les scénarii de l’action :

En tenant compte des services de transports TED et TER existante:

- Mettre en place en complément de l’offre des lignes régulières des services virtuels permettant des séjours à la demi-journée.
- Deux scénarii sont possibles :

**Scénario A** : mis en place de services 3 à 4 fois par semaine, dans le cadre des TAD vers les pôles locaux.

**Scénario B** : des services en lignes virtuelles du lundi au vendredi 3AR par jour

**Portage** : La structure sera définie par l’action C1

**Echéance** : Mise en œuvre à partir de 2012.

##### Coûts pour l’ensemble des liaisons :

**Scénario A** : inclus dans les coûts des TAD locaux (cf. page précédente)

**Scénario B** : de 3 000 à 6 000 euros

*Échéance : à plus long terme*

#### **Action C5: Organiser des pôles d’échange autour des principales gares**

##### **Objectifs :**

- Favoriser l’accès et l’usage des transports en commun
- Faciliter l’inter modalité entre les réseaux

##### **Description :**

Aménager les gares de Lunéville, Baccarat et de Bayon pour faciliter l’intermodalité : encourager la création de guichet unique pour l’information (pour notamment faciliter les correspondances)

##### **Partenariat :**

L’aménagement des pôles d’échange se fait en partenariat avec la Région Lorraine, la SNCF et RFF, les communes et Communautés de communes.

Des actions peuvent s’envisager dans le cadre du Contrat de Plan avec l’Etat.

##### **Echéance :**

Programme sur 3 ans à réaliser de 2011 à 2013.

##### **Coût :**

Le coût est à déterminer au cas par cas.

La participation du Pays est liée à la mise en œuvre d’aménagements concernant les actions soutenues pas le Pays : information sur les services de mobilité, équipement de places de stationnement pour le co-voiturage, espaces gardés ou sécurisés pour les deux-roues, aires de stationnement pour les véhicules de TAD en rabattement sur les TER.

*Échéance : à plus long terme*

#### **Action C6 : Mise en place de services à la demande vers les pôles extérieurs**

##### **Constat :**

- Certaines communes ne sont pas correctement reliées aux pôles extérieurs : Einville-au-Jard vers Nancy, Badonviller vers Raon-l'étape et Cirey-sur-Vezouze vers Sarrebourg.

##### **Objectif :**

- Encourager ainsi les séjours à la journée et à la demi-journée pour les démarches, l'accès aux services et les loisirs
- Faciliter l'accès à ces pôles

##### **Les scénarii de l'action :**

En tenant compte des services de transports TED et TER existante:

- Mettre en place en complément de l'offre des lignes régulières des services virtuels permettant des séjours à la demi-journée vers les pôles concernés.
- Deux scénarii sont possibles :

**Scénario A** : mis en place de services 2 à 3 fois par semaine, en direction des pôles, dans le cadre des TAD vers les pôles locaux.

**Scénario B** : des services en lignes virtuelles du lundi au vendredi, complétant l'offre TED

##### **Coûts pour l'ensemble des liaisons**

**Scénario A** : à évaluer

**Scénario B** : à évaluer

## II – LE PLAN D’ACTIONS

### II.6 – Synthèse des actions proposées

|  |  | Portage          | Partenaires                  | Échéance            | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | au-delà |
|--|--|------------------|------------------------------|---------------------|------|------|------|------|---------|
| <b>A - Actions d'information et de sensibilisation aux déplacements durables</b> |  |                  |                              |                     |      |      |      |      |         |
| Action A1  | Développer une information spécifique au Lunévillois   | Pays             | CG, CR, CC, Associations     | en 2010             |      |      |      |      |         |
| Action A2  | Faciliter le covoiturage   | Pays             | CG, Communes                 | à partir de 2010    |      |      |      |      |         |
| Action A3  | Sensibiliser aux déplacements durables   | Pays             | CC, CG                       | à partir de mi 2010 |      |      |      |      |         |
| <b>B - Actions de soutien à l'émergence de nouveaux services de mobilité</b>     |  |                  |                              |                     |      |      |      |      |         |
| Action B1  | Développer les modes doux  | Pays et CG       | CC, Communes                 | à partir de mi 2010 |      |      |      |      |         |
| Action B2  | Accompagner les projets économiques de services à la mobilité  | Pays et CG       | Associations                 | à partir de mi 2010 |      |      |      |      |         |
| Action B3  | Soutenir l'acquisition mutualisée de minibus   | Pays             | CC                           | à partir de 2011    |      |      |      |      |         |
| Action B4  | Inciter les organisateurs d'évènements socio-culturels ou sportifs à prendre en compte l'accessibilité | Pays             | Associations, Clubs sportifs | à partir de 2011    |      |      |      |      |         |
| <b>C - Actions structurantes sur les réseaux de transport</b>                    |  |                  |                              |                     |      |      |      |      |         |
| Action C1  | Créer un nouveau périmètre d'organisation des TAD  | CG               | CC, Pays                     | en 2011             |      |      |      |      |         |
| Action C2  | La mise en place de services vers les pôles locaux   | à définir par C1 |                              | à partir de 2012    |      |      |      |      |         |
| Action C3  | La mise en place de services vers Lunéville  | à définir par C2 |                              | à partir de 2012    |      |      |      |      |         |
| Action C4  | Renforcer la fréquence et l'efficacité des liaisons inter pôles  | CG               | CC                           | à partir de 2012    |      |      |      |      |         |
| Action C5  | Organiser des pôles d'échange autour des principales gares   | CR               | Communes, CG, Pays           | à partir de 2011    |      |      |      |      |         |
| Action C6  | Renforcer les liaisons vers l'extérieur  | CG               |                              | après 2012          |      |      |      |      |         |

|  |                       |
|--|-----------------------|
|  | démarrage de l'action |
|  | action pérenne        |
|  | action ponctuelle     |

| cout estimé pour le Pays, hors co-financements                                   |  | Portage          | 2010  | 2011          | 2012          | 2013          | au-delà      |
|--|--|------------------|---|---------------|---------------|---------------|--------------|
| <b>A - Actions d’information et de sensibilisation aux déplacements durables</b> |  |                  |   |               |               |               |              |
| Action A1  | Développer une information spécifique au Lunévillois   | Pays             | 10 k€   | 40 k€         | 30 k€         | 30 k€         | 30 k€        |
| Action A2  | Faciliter le covoiturage   | Pays             | 20 k€   |               |               |               |              |
| Action A3  | Sensibiliser aux déplacements durables   | Pays             | 25 k€   | 50 k€         | 50 k€         | 50 k€         | 50 k€        |
| <b>B - Actions de soutien à l’émergence de nouveaux services de mobilité</b>     |  |                  |   |               |               |               |              |
| Action B1  | Développer les modes doux  | Pays et CG       | Investissements sur la voirie et l'espace public à prendre en charges dans les projets routiers |               |               |               |              |
| Action B2  | Accompagner les projets économiques de services à la mobilité  | Pays et CG       | 30 k€   | 50 k€         | 50 k€         | 50 k€         |              |
| Action B3  | Soutenir l’acquisition mutualisée de minibus   | Pays             |   | 50 k€         | 50 k€         | 50 k€         |              |
| Action B4  | Inciter les organisateurs d’évènements socio-culturels ou sportifs à prendre en compte l’accessibilité | Pays             | par l'animateur Pays  |               |               |               |              |
| <b>C - Actions structurantes sur les réseaux de transport</b>                    |  |                  |   |               |               |               |              |
| Action C1  | Créer un nouveau périmètre d’organisation des TAD  | CG               | sans cout   |               |               |               |              |
| Action C2  | La mise en place de services vers les pôles locaux   | à définir par C1 | à évaluer   |               |               |               |              |
| Action C3  | La mise en place de services vers Lunéville  | à définir par C2 | à évaluer   |               |               |               |              |
| Action C4  | Renforcer la fréquence et l’efficacité des liaisons inter pôles  | CG               | à évaluer   |               |               |               |              |
| Action C5  | Organiser des pôles d’échange autour des principales gares   | CR               | à évaluer   |               |               |               |              |
| Action C6  | Renforcer les liaisons vers l’extérieur  | CG               | à évaluer   |               |               |               |              |
|  |  |                  | <b>85 k€</b>  | <b>190 k€</b> | <b>180 k€</b> | <b>180 k€</b> | <b>80 k€</b> |

## ANNEXES

- **Annexe 1 : Fiche de poste pour l'animateur mobilité**
- **Annexe 2 : Cahier des charges du projet de SIG**
- **Annexe 3 : Exemple de charte de co-voiturage**
- **Annexe 4 : La délégation de compétence du Conseil Général pour l'organisation de transports locaux**
- **Annexe 5 : Création d'un Syndicat Mixte de Transport**

### Le poste de conseiller en mobilité

#### Compétences requises

- Connaissances des acteurs des déplacements et du territoire
- Connaissances des pratiques de mobilité et de leurs impacts
- Connaissances et expériences en matière de transports alternatifs (PDE, TAD...)
- Compétences en matière d'animation et de pédagogie, de coordination des acteurs, ...
- Capacité de conception de supports d'animation, de sensibilisation, de communication...

#### Niveau Universitaire

Titulaire d'un diplôme bac +3 à bac +5 dans les domaines suivants : aménagement, urbanisme, environnement ou transport

#### Qualité requises

- Fort sens relationnel, ouverture et esprit d'équipe
- Forte motivation pour les questions relatives aux déplacements et à la mobilité
- Capacité d'organisation et d'encadrement
- Capacité d'initiatives et de réactivité
- Permis B

## Annexe 1 : Exemple de fiche de poste d'un conseiller en mobilité

### Objectifs généraux de la mission

Acteur central de la mobilité à l'échelon local, le conseiller en mobilité doit:

- informer et conseiller sur l'offre de déplacements et solutions d'amélioration de la mobilité disponibles (tous publics, toutes solutions);
- animer et conseiller les acteurs locaux dans leurs initiatives d'amélioration de la mobilité;
- mettre en oeuvre et suivre les actions en faveur de l'amélioration de la mobilité, décidée dans le cadre de la politique des déplacements de la collectivité.

**Il est l'interlocuteur local des partenaires locaux et institutionnel des questions relevant de la mobilité.**

### Missions exercées

#### Information et conseil :

- promouvoir les modes les plus appropriés aux besoins de déplacements et notamment ceux alternatifs à l'usage de la voiture auprès des particuliers;
- promouvoir les démarches PDE, PDA, Pédibus, ... auprès des entreprises, des administrations et des établissements scolaires du territoire.

#### Animation :

Opérations d'accompagnement de la mobilité: organiser et animer en collaboration avec les acteurs locaux (Mission locale, Pôle Emploi, Assistante sociale,,,) des opérations "mobilité" (Atelier de préparation d'un déplacement, de lecture des offres de déplacements...);

#### Mise en oeuvre opérationnelle du plan d'action du Pays :

- Mettre en oeuvre les actions retenues.
- Assurer un suivi régulier des mesures mises en oeuvre.
- Animer, faire vivre les actions mises en oeuvre en organisant des actions de sensibilisations et d'information en direction des acteurs locaux, des particuliers et des entreprises.

Document de travail

## Annexe 3 : Exemple de charte de covoiturage

### Charte du covoiturage

En vous inscrivant sur le site Covoiturage, vous acceptez de respecter la charte ci-dessous. Cette charte de «bonne conduite» est l'esprit même du covoiturage, une communauté où chacun est solidaire, responsable et respectueux. Le succès de ce service repose sur la bonne volonté des participants et sur le respect de cette charte.

Le covoiturage est une alternative par rapport aux moyens de transport conventionnels (bus, métro, vélo, voiture personnelle...).

Le gestionnaire du site de Covoiturage se réserve le droit de clôturer immédiatement et sans aucun dédommagement de quelque nature que ce soit le compte de tout utilisateur pour lequel le gestionnaire estimerait qu'il n'a pas respecté les présentes conditions d'utilisation.

### Utilisation du service

#### 1. Profil

Cette charte s'impose à l'ensemble des utilisateurs du service de covoiturage. Chaque covoitureur qu'il soit conducteur ou passager accepte les termes de la charte dès son inscription sur le site.

En vous inscrivant sur le site covoiturage, vous acceptez de nous fournir des informations personnelles, réelles, vous concernant, indispensables au bon fonctionnement du service de mise en relation de personnes (notamment nom, prénom, numéro de téléphone et adresse e-mail valides).

Conformément à la loi "Informatique et Libertés" du 6 janvier 1978 vous disposez d'un droit d'accès, de modification, de rectification et de suppression des données vous concernant.

Ces données sont modifiables en ligne dans l'espace «mon profil».

Une suppression complète de vos données peut être faite sur simple demande en contactant le webmaster par courriel: [webmaster@webmaster.com](mailto:webmaster@webmaster.com)

## Annexe 3 : Exemple de charte de covoiturage

### 2. Utilisation

L'utilisation du présent site doit avoir pour seul but de rechercher des personnes avec qui organiser un covoiturage dans le respect des réglementations en vigueur.

En vous inscrivant sur le site de covoiturage, vous vous engagez à ne pas utiliser le site de façon illégale, à des fins de harcèlement, de vol, de menace ou de diffamation, de façon attentatoire à la vie privée ou à la propriété privée de tiers, de façon abusive, dommageable, vulgaire, obscène, ou d'une manière plus générale à des fins reprochables ou qui pourraient nuire de manière quelconque aux droit de tiers.

### 3. Disponibilité du service

Il est recommandé aux autres utilisateurs de prévoir d'autres modes de transport pour les cas exceptionnels où le site serait indisponible.

## Responsabilités

### 1. Responsabilités

Le covoiturage résultant exclusivement d'un accord entre le conducteur et le(s) passager(s), les utilisateurs de covoiturage acceptent d'agir sous leur seule et entière responsabilité.

Les informations de prix, d'itinéraire, de présence ou tolérance d'animaux, des fumeurs et de musique en voiture sont fournies par les utilisateurs eux-mêmes et n'engagent pas le site de quelque manière que ce soit. Elles n'engagent que l'utilisateur ayant fourni l'information; ce qui exclut la responsabilité de l'organisme en cas de dommage survenant à l'occasion d'un voyage, d'un retard ou de l'absence d'un conducteur ou d'un passager.

## Annexe 3 : Exemple de charte de covoiturage

### 2. Assurance

Vous vous engagez, en tant que conducteur, à disposer d'une assurance automobile en cours de validité. Un automobiliste non assuré serait entièrement responsable en cas d'accident ayant causé des dommages à ses passagers.

Nous conseillons à chaque automobiliste de prévenir son assureur que son véhicule est susceptible d'être utilisé à des fins de covoiturage.

Nous vous conseillons de ne jamais monter dans un véhicule dont la vignette d'assurance sur le pare-brise se serait pas à jour.

### 3. Prix

Le conducteur ne doit en aucun cas réaliser de bénéfice lors du covoiturage.

Le montant total de la participation des passagers ne doit pas dépasser le coût réel du voyage, conducteur compris.

### 4. Trajets de covoiturage

Vous vous engagez à ne publier que des trajets correspondants à des déplacements réellement envisagés.

En cas d'accident, seuls les trajets effectués dans le cadre de l'activité professionnelle pourront être pris en charge par l'organisme sous réserve de l'avis de la Commission Départementale de Réforme. Tous les autres trajets relèvent du droit commun.

## Pendant les trajets...

### 1. Sécurité

Le conducteur s'engage à ne pas prendre de risque au volant et à n'absorber aucun produit dangereux pour la conduite.

Le conducteur est titulaire d'un permis de conduire en cours de validité.

Le passager ne doit pas gêner la conduite du conducteur.

Le véhicule du conducteur doit être en bon état.

### **2. Transparence**

Un covoitureur doit être en mesure de présenter immédiatement ses papiers à un autre utilisateur si celui-ci les lui demande.

Pour le conducteur il s'agit des papiers du véhicule, d'assurance et son permis de conduire.

### **3. Frais**

Le(s) passager(s) participe(nt) aux frais selon un montant et une règle fixés au départ, en accord avec le conducteur.

### **4. Respect**

Chacun est tenu de respecter les conventions fixées au départ (participation, horaires, nombre de personnes, fumeurs ou non, animaux, lieu de rendez-vous et de dépose...).

En cas d'annulation ou de changements d'horaires, le passager comme le conducteur doivent prévenir leurs partenaires de covoiturage.

### **5. Confiance**

Les deux parties s'engagent à ne transporter aucune substance illicite, dangereuse ou interdite pendant le voyage.

### **6. Propreté**

Chaque participant est tenu d'être propre au départ et pendant le voyage afin de ne pas gêner le ou les autre(s) covoitureur(s).

## Annexe 4 : La délégation de compétence du Conseil Général pour l'organisation de transports locaux

**Aujourd'hui, le Conseil Général de Meurthe et Moselle est Autorité Organisatrice des Transports Interurbains (en dehors du territoire d'une seule commune).**

**Il peut :**

- **assurer directement les services**
- **déléguer sa compétence à un organisateur local qui devient « AO2 »** (Autorité Organisatrice de second rang)

**Le niveau envisagé est la Communauté de Communes :** Chaque Communauté de Communes organise alors les transports locaux sur son territoire, en délégation de compétence du Conseil Général.

### **Le Cadre juridique de la délégation de compétence Département/AO2**

Selon la loi d'orientation sur les transports intérieurs (n°82-1153 du 30 décembre 1982), les départements sont les seuls titulaires de la compétence transport en dehors des périmètres de transport urbain.

Ils ont toutefois la possibilité de déléguer leur compétence à des autorités organisatrices de second rang (appelées couramment AO2) en application de l'article 28 du décret n°85-891 du 16 août 1985.

Ces AO2 sont, pour la plupart, des structures intercommunales du type communauté de communes ou syndicat de communes.

Les collectivités adoptent souvent le schéma juridique suivant afin de permettre la délégation de compétence **d'abord** les statuts de l'AO2 pressentie sont modifiés afin de lui permettre d'être le délégataire de la compétence de transport, le texte du projet de délégation de compétence étant annexé à la délibération portant modification des statuts; **ensuite** une délégation de compétence est signée par le département et la structure intercommunale qui définit précisément les services qui seront effectués et les conditions de non-concurrence avec les services départementaux qui existent sur le territoire .

### Le cas d'une AO Urbaine de transport

#### Le Cadre juridique du Transport Urbain - deux cas sont possibles :

- **Il existe un Communauté d'Agglomération**

Dans ce cas, la Communauté d'Agglomération est autorité organisatrice du Transport Urbain sur son territoire.

- **Il n'y a pas de Communauté d'Agglomération**

Dans ce cas, s'il existe une continuité urbaine, les communes ou groupements de communes peuvent demander la création d'un **Périmètre de Transport Urbain** pour devenir une Autorité Organisatrice de Transport Urbain.

**Le moyen financier disponible, pour une Autorité Urbaine de Transport d'au moins 10 000 habitants est la levée d'un Versement Transport à un taux maximum de 0,55% à l'intérieur du PTU. Il n'est pas obligatoire.**

**Le Versement Transport est une** Taxe versée par les employeurs privés et publics de plus de 9 salariés permettant le financement des dépenses d'investissement et de fonctionnement des Transports Publics Urbains. L'organisme principal de recouvrement : l'URSSAF

### Le Syndicat Mixte des Transports, type Loi SRU

**Un Syndicat Mixte, type loi SRU** du 13 Décembre 2000 **peut pas être créé** (Il faut une ou plusieurs communes centres de plus de 15 000 habitants). *Exemples : SMTSN transports suburbains du Grand Nancy, SMTCO de l'Oise.*

### Le Syndicat Mixte type Loi SRU (Loi n°2000-1208 du 13 décembre 2000)

#### LES CONDITIONS

- La loi SRU a donné la possibilité de coopération entre les autorités organisatrices de transport par création d'un syndicat mixte de transport.
- « *Sur un périmètre qu'elles définissent d'un commun accord, deux ou plusieurs autorités organisatrices de transport peuvent s'associer au sein d'un syndicat mixte de transport afin de coordonner les services qu'elles organisent, mettre en place un système d'information à l'intention des usagers et rechercher la création d'une tarification coordonnée et des titres de transport uniques ou unifiés.*
- *Ce syndicat mixte peut organiser, en lieu et place de ses membres, des services publics réguliers ainsi que des services à la demande. Il peut à ce titre assurer, en lieu et place de ses membres, la réalisation et la gestion d'équipements et d'infrastructures de transport. »*
- Le syndicat mixte peut prélever un versement destiné au financement des transports en commun dans un espace à dominante urbaine d'au moins 50 000 habitants incluant une ou plusieurs communes centres de plus de 15 000 habitants, dès lors que ce syndicat associe au moins la principale autorité compétente pour l'organisation des transports urbains. Le taux de ce versement ne peut excéder 0,5 %.

#### LE CAS DU PAYS DU LUNÉVILLOIS

- Pour qu'il puisse prélever un VT additionnel, il est nécessaire que la communauté de communes du Lunévillois en fasse partie.
- L'adhésion du Département est elle aussi indispensable
- Ces compétences obligatoires sont la coordination de l'offre, de l'information et de la tarification des réseaux des différentes Autorités Organisatrices de Transport qui le composent.