



Trophées des Mobilités Actives du Grand Est



Valorisez vos actions en faveur des modes actifs : marche, vélo, ...

Conseil Départemental de la Meurthe et Moselle

Chaussée à Voie Centrale Banalisée à Dieulouard (RD 10)

Suite à la réalisation du Véloroute par la ComCom du Bassin de Pont à Mousson et son passage sur la RD10, il était nécessaire de créer un aménagement apte à faciliter le partage de la route et apporter un supplément de sécurité aux cycles qui empruntent cette route départementale sur 150 mètres.

Le département de Meurthe et Moselle, gestionnaire de cette RD empruntée par plus de 4 000 véhicules par jour, a profité de son programme d'entretien annuel pour réaliser une chaussée à voie centrale banalisée.

Cet aménagement peu connu des automobilistes a été précédé d'une information la plus large possible et d'un diagnostic sur le trafic existant et des vitesses pratiquées.

La route départementale n°10 fait partie du réseau principal et prioritaire du département. Les traversées du canal et de la Moselle se font par deux ouvrages d'art qui présentent un rétrécissement de 5 m de large entre bordures de trottoirs. Cette portion de route est en rampe et en ligne droite, ce qui génère des vitesses incompatibles avec la sécurité des cycles.

Une régulation de trafic par feux tricolores étant peu adaptée au contexte, les trottoirs des ponts très étroits, ont conduit à la mise en oeuvre d'une Chaussée à Voie Centrale Banalisée (CVCB) pour initier des comportements adéquats, voire contraindre les automobilistes à une conduite plus apaisée.



La chaussée à voie centrale banalisée expérimentée dans d'autres pays, et depuis peu dans quelques régions de France, permet de répondre favorablement au problème posé.



Plan d'actions :

- 1- Relevé du trafic et des vitesses pratiquées, bilan de la signalisation en place
- 2- Réalisation des enduits bicolores et du marquage provisoire
- 3- Pose des panneaux d'information et de limitation à 50 km/h
- 4- Relevé du trafic et vitesses pratiquées, bilan de la démarche
- 5- Décision de réaliser des bandes rugueuses pour réduire encore les vitesses
- 6- Refonte de la signalisation verticale en lien avec la Véloroute
- 7- Réalisation de la signalisation horizontale définitive
- 8- Mise en place du panneau d'information définitif de partage de la route
- 9- Relevé du trafic et des vitesses pratiquées

Le rendu de l'aménagement et les panneaux pédagogiques spécialement conçu à cette occasion ont permis une intégration facilitée des cycles et un changement rapide des comportements des autres usagers.

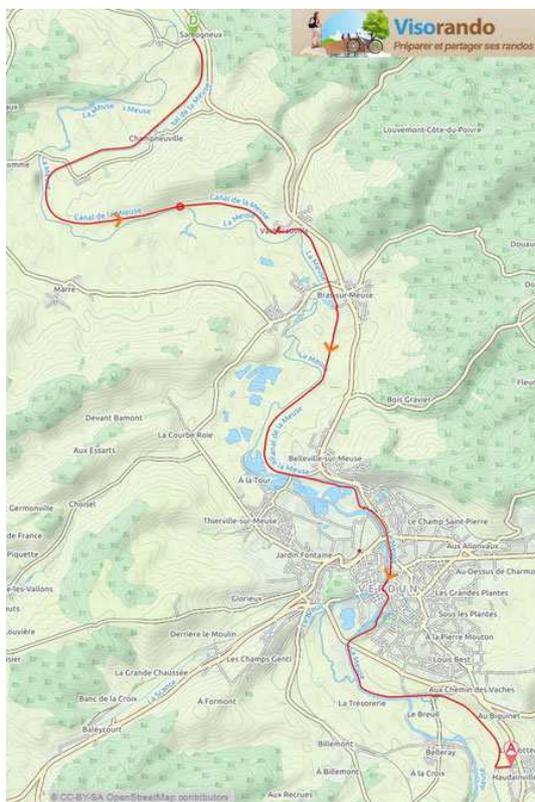
La communication sur le projet a été assurée par la mairie de Dieulouard, relayée par les réseaux habituels des communes. Le projet a été très suivi par la presse locale et sur les réseaux sociaux.

Les cyclistes sont plutôt satisfaits de cette réalisation. Le plus grand nombre d'automobilistes sont convaincus qu'il fallait apaiser le trafic. Certains restent toutefois mécontents d'être contraints dans leurs parcours quotidiens !

Communauté d'Agglomération du Grand Verdun (55)

Voie Verte du Grand Verdun

Projet porté par la Communauté d'Agglomération du Grand Verdun, la Véloroute Voie Verte (VVV) traverse tout le territoire de l'agglomération en suivant pour l'essentiel la Meuse canalisée sur le chemin de halage, sur 27 km de Samogneux à Haudainville.



L'environnement traversé est multiple : en zone rurale avec 5 villages traversés, dont 2 en connexion directe avec la voie, zone périurbaine avec la traversée de Belleville sur Meuse, commune limitrophe de Verdun, et la traversée de Verdun en zone urbaine avec un accès direct au centre ville.

Projet structurant du territoire, la véloroute voie verte sera le support des déplacements «doux» sur le territoire, ce qui contribuera à atténuer le trafic sur la D964 (plus de 4.000 véhicules/jour). Cette voie sera réservée aux cyclistes, marcheurs, rollers, interdite aux chevaux et à tout véhicule motorisé, et bien évidemment accessible aux personnes à mobilité réduite.

Déplacements, loisir, sports, découverte du patrimoine, la VVV a été pensée pour être utilisée sous différentes formes par les habitants comme par les visiteurs, avec une intégration paysagère respectueuse du cadre, qu'il soit rural ou urbain.

La VVV sera non seulement un axe de mobilité douce pour le bien-être de la population locale, mais aussi un élément de développement du tourisme vert pour diversifier l'offre touristique afin de préparer « l'après Centenaire ».



Commune de Rémilly (57)

Requalification des voiries communales

La Commune de Rémilly (2 100 habitants) fait partie des 50 pôles urbains et ruraux du SCoT de l'Agglomération Messine, identifiée comme bourg-centre pour la structuration du territoire.

Rémilly est traversée par la RD999 (au nord) et par la RD75 (au sud). La gare de Rémilly compte 57 arrêts/jour, pour 25 allers et retours vers Metz.

Le constat était une traversée de la RD75 avec des vitesses de circulation importante, des cheminements piétonniers discontinus, une accessibilité du parking devant la salle polyvalente et le périscolaire réduite pour les bus, des vitesses de circulation trop importante à proximité de l'école.

Depuis plusieurs années, la municipalité s'est attachée à intégrer dans ses travaux de réfection de voirie une réflexion afin d'offrir un mode doux et sécurisé des déplacements sur l'ensemble des quartiers de la commune, avec une attention toute particulière portée à l'accessibilité des écoles et du collège, et à la relation entre le secteur de la gare et le cœur du centre-bourg.

Un premier projet en ce sens a été initié en 2010 avec la création d'une piste cyclable le long de la rue de Metz et de la rue des Romains, permettant de relier le SUPER U au collège.

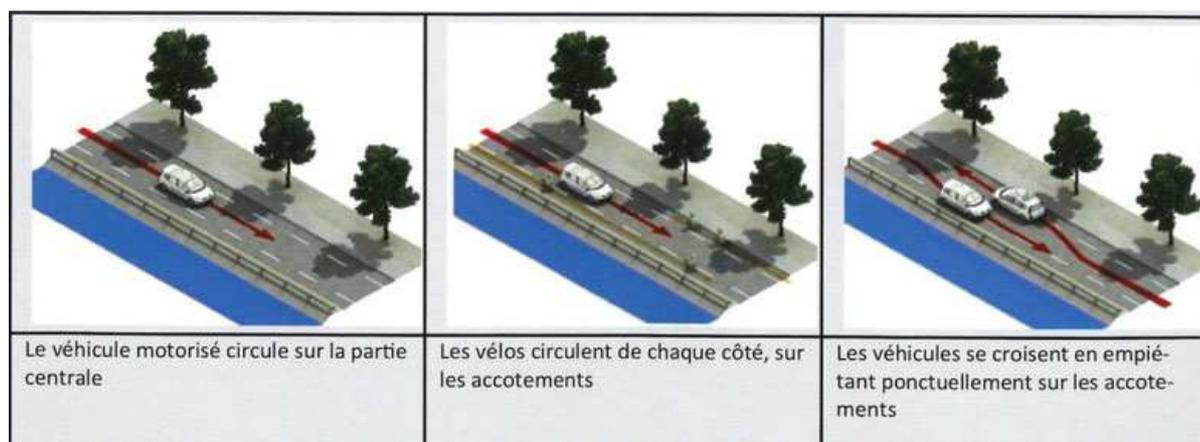
Cette volonté s'est poursuivie en 2017 et 2018 au travers du projet sur le secteur des rues de Pont-à-Mousson et du Château d'Eau, axes stratégiques situés à proximité de nombreuses infrastructures (écoles, périscolaire, salle polyvalente, Collège, maison de retraite). Ce programme se poursuivra avec la réfection des places Foch et Saint-Martin dont l'aménagement en zone de rencontre partagée permettra de faciliter l'accès piétonnier vers la gare et les commerces installés sur les places.

Les mobilités actives ont été intégrées dans le projet par :

- la mise en voie piétonnière des accès aux écoles (ruelle de la Monnaie),
- la création d'aménagements destinés à ralentir la circulation automobile aux abords des différentes infrastructures (périscolaire, collège, Espace Sports et Loisirs, ...),
- la création d'une Chaussée à Voie Centrale Banalisée sur les rues de Pont-à-Mousson et rue du Château d'Eau,
- la mise en conformité des aménagements et espaces publics au regard de la réglementation PMR.

Ces travaux se sont traduits par :

- la sécurisation des abords des différentes infrastructures,
- un net ralentissement de la vitesse de circulation des véhicules sur la RD75,
- la sécurisation de l'accès aux écoles et moins de stationnements anarchiques aux abords des écoles aux heures de rentrée et de sortie des classes.





Pays du Sundgau (68)

Défi « J'y vais à vélo »

Initié à l'origine par l'association CADres'67, le défi « Au boulot, j'y Vais à Vélo », à destination des salariés des entreprises et des structures publiques et associatives, en est à sa 9ème édition en 2018. Le Défi est aujourd'hui porté par une organisation partenariale de plusieurs collectivités du Grand Est, hors Eurométropole de Strasbourg qui a repris l'organisation de son propre challenge.

Le défi s'adresse aux structures de trois salariés et plus et a pour ambition de sensibiliser un maximum de personnes à l'usage du vélo pour leurs trajets domicile-travail et, de manière générale, à l'écomobilité pour tous leurs déplacements.



Pour l'édition 2018, les Plans Climat coorganisent l'évènement avec le soutien de la Région Grand Est et de l'ADEME, en lien avec le Conseil Départemental du Haut-Rhin, Mulhouse Alsace Agglomération, Colmar Agglomération, le PETR Rhin Vignoble Grand Ballon, le PETR du Pays du Sundgau, le Pays Bruche Mossig Piémont, le PETR Sélestat Alsace Centrale, le Pays d'Alsace du Nord, le Pays de Saverne Plaine et Plateau, le PETR du Pays Thur Doller, Saint-Louis Agglomération, le PETR du Pays de la Déodatie, la Communauté d'Agglomération d'Epinal.



Une collaboration est également recherchée avec les prescripteurs potentiels : CCI Alsace, Eurométropole, CARSAT, associations cyclistes locales, vendeurs de cycles, ...

Fort de son succès renouvelé, l'édition 2018 du défi « Au boulot, j'y vais à vélo ! » s'est tenue du 4 au 17 juin 2018. Pour la 2ème année consécutive, le défi a été décliné en 2 variantes : une scolaire « A l'école, j'y vais à vélo » et une multimodale « Au boulot j'y vais à vélo et autrement ».

Au sein de chacun des territoires participant au Défi, les transports représentent une part importante des émissions de gaz à effet de serre (souvent plus du tiers) et des consommations énergétiques, sans compte les effets négatifs sur la qualité de l'air extérieur. Le développement d'une mobilité active alternative au « tout voiture » fait partie des pistes d'actions que les démarches volontaires et réglementaires des Plans Climat se doivent de porter. La sensibilisation des personnes à utiliser d'autres modes de locomotion que leurs voitures en fait nécessairement partie.

Le Défi « Au boulot J'y vais à vélo » est ainsi né d'une vision partagée qu'en matière de changement de comportement dans les habitudes de déplacement, il faut communiquer de manière ludique aux gens, sans chercher à les culpabiliser. Quoi de mieux qu'un Défi inter-structures à l'échelle alsacienne pour créer une saine émulation sur le sujet ?

Depuis 2012, les entreprises de plus de 500 salariés ont une obligation légale de reporting RSE (Responsabilité Sociétale de l'Entreprise) ainsi que de la réalisation d'un bilan de leurs émissions de GES. Depuis 2018, les entreprises situées dans un périmètre de Plan de Déplacement Urbain règlementaire (collectivités de plus de 100 000 habitants) ont également l'obligation de réaliser un plan de déplacements pour leurs salariés. Dans ce contexte, le Défi « Au boulot, j'y vais à vélo », qui s'est tenu ces 9 dernières années, a connu une participation grandissante.

En 2018, 202 structures ont participé au Défi en Alsace et dans les Vosges (hors Eurométropole de Strasbourg). Depuis 2017, le défi a été décliné pour la première fois aux établissements scolaires : « A l'école, j'y vais à vélo ». En 2017, certains territoires ont également souhaité élargir le défi vélo initial à l'ensemble des modes de déplacement alternatifs à l'autosolisme (covoiturage, transports en commun,...) sous le nom de « Au boulot j'y vais à autrement ».

Les objectifs du projet sont de :

- Sensibiliser les employeurs à l'éco-mobilité,
- Aider les employeurs à développer une dynamique auprès de leurs salariés en matière de moyens de transports alternatifs à l'autosolisme et notamment les modes actifs de déplacement,
- Favoriser l'essai des alternatives à la voiture pendant les 2 semaines du défi, pour induire à moyen terme un changement de comportement pérenne,
- Développer le nombre de structures et de salariés participant aux différents défis,
- Inscire l'action dans la durée et l'amélioration continue.
-

Le projet consiste à animer et à développer les défis en mutualisant différents outils :

- Structuration d'une démarche commune aux différents partenaires en matière de sensibilisation à l'écomobilité.
- Stagiaire mutualisé pour animer le défi : coordination, prospection et conseils aux employeurs, création d'outils, collecte de données, animation de réseaux sociaux et du site web, communication, ...,
- Plateforme internet <http://defi-jyvais.fr> pour la communication autour de l'évènement, mise à disposition des outils et inscriptions en ligne des structures participant aux défis,
- Outils d'animation et de communication à destination des employeurs : communiqués de presse, évènement de lancement, réseaux sociaux, site web, vidéos et photos des éditions précédentes, outil de comptage, ...,
- Outils d'animation et de communication à l'usage des salariés : affiches et bandeaux internet, goodies vélo utiles, argumentaire écomobilité, conseils sécurité sur les déplacements à vélo, ...,
- Evènement de remise des prix du défi : classement des structures participantes à l'échelle de l'ensemble du territoire couvert par le défi, par type de défi, catégorie et taille de structure en fonction de leurs résultats, nombre de salariés participants, nb de km parcourus pendant le défi sur le potentiel global de la structure.



Résultats pour l'édition 2018 :

- 202 structures participantes : 162 employeurs et 40 établissements scolaires, représentant 58 259 salariés et élèves
- 5 154 pédaleurs (+10%/2017)
- + 328 participants en mobilité multimodale (train, bus, covoiturage, etc)
- 5 482 participants aux défis au total
- 229 248 km parcourus à vélo (+8%/2017)
- + 142 204 km supplémentaires parcourus en multimodal
- 371 452 km alternatifs parcourus au total
- 33 220 jours participés
- 46 tonnes de gaz à effet de serre évitées par rapport à l'usage de la voiture (+10%/2017)

70% des employeurs ont renouvelé leur participation en 2018 par rapport à 2017. En 2018, dans 81% des structures participantes, les défis ont suscité de l'enthousiasme. 31% des structures participantes ont organisé des animations : permis vélo des CM2, création d'affiches publicitaires franco-allemandes, pour les écoles ; pour les entreprises, challenges internes, atelier de réparation, petit-déjeuner, trajets effectués à plusieurs (vélobus), essais de vélos électriques et de tandems les yeux bandés, ... Des petites entreprises ou commerçants se sont regroupés à plusieurs pour renforcer la motivation. Enfin, le multimodal permet de répondre à une demande dans les zones plutôt rurales.

Depuis 4 éditions le Défi est également solidaire, chaque km roulé par les salariés est converti en argent pour une association. En 2018, le Cyclo Club de Kingersheim a reçu 5 000 € de don pour sa section handicap qui organise des sorties « tandem » pour ses membres malvoyants. La dotation financera l'achat de vélo-tandems supplémentaires pour répondre à l'augmentation de la demande.

Pour les organisateurs des défis, l'organisation interterritoriale permet une meilleure cohérence d'action, de mutualiser et donc de réduire les coûts pour chacun des territoires, donne une plus grande visibilité et force de mobilisation au défi.

Les structures participantes au Défi apprécient un outil clé en main, le mode ludique des défis, le fait que les défis soient solidaires.

Communauté de Communes de l'Ouest Vosgien (88)

Développement de la pratique du vélo à assistance électrique

La Communauté de Communes de l'Ouest Vosgien est un territoire rural et mal desservi par les transports collectifs. En conséquence, la part de la voiture est très importante dans les déplacements quotidiens, même les plus courts.

L'ancienne Communauté de Communes du Bassin de Neufchâteau a initié en 2015 et en 2016, une opération d'aide à l'acquisition d'un Vélo à Assistance Electrique (VAE) en faveur des particuliers.

Avec une subvention de **25%** du montant du VAE, plafonnée à **300 €**, le budget annuel alloué à ce dispositif (7 500 €) a été très vite consommé, permettant l'acquisition de 50 VAE sur le territoire.

La volonté des élus du territoire de développer la pratique du VAE s'explique par le fait que ce moyen de transport est parfaitement adapté aux petits et moyens parcours et convient donc pour les déplacements quotidiens, tout en palliant les difficultés liées à la topographie du territoire. Il est également adapté aux personnes les plus âgées.

Les élus ont également souhaité apporter une aide financière significative à l'acquisition d'un matériel encore très onéreux dans un territoire où les revenus médians sont inférieurs à ceux du Département ou de la Région. En complément le vélo permet d'augmenter le pouvoir d'achat des ménages en réduisant les coûts de carburant, de stationnement et d'entretien d'un véhicule à moteur.

Suite au succès et à l'engouement rencontré pour la pratique du VAE, les élus de la nouvelle Communauté de Communes de l'Ouest Vosgien ont poursuivi et développé cette opération en 2017 et 2018 dans le cadre de la labélisation « Territoire à Energie Positive pour la Croissance Verte » (taux de participation à hauteur de 80%).



Avec le soutien financier de l'Etat, le montant de la prime a été réévalué à **30%** du coût d'achat du VAE neuf, plafonnée à **500 €**, accordée sans conditions de ressources à toutes les personnes physiques majeures résidant sur le territoire de la CCOV, et dans la limite de deux VAE par ménage. Avec un montant de subventions de 89 585 €, cette prolongation du programme a permis l'acquisition de 187 véhicules (valeur marchande de 432 691 € TTC). Le montant moyen des VAE acquis est de 2 338 €.

Le dispositif a touché directement 187 personnes, dont 53% de femmes. Les catégories d'âges les plus représentées sont les personnes entre 55 et 64 ans (37%) et les personnes de plus de 64 ans (34%). 50% des bénéficiaires dispose d'un emploi. 24% des bénéficiaires des aides ont répondu que le VAE sera utilisé pour les déplacements domicile-travail et 13% disent que le VAE remplacera une voiture. 84% des bénéficiaires n'auraient pas acheté de VAE sans le dispositif.

PDE SERUE Ingénierie – Strasbourg (67)

Dans la cadre de notre démarche d'amélioration continue, le Bureau d'Etudes SERUE Ingénierie a étudié les différentes solutions permettant d'avoir des déplacements plus efficaces, moins stressant, meilleurs pour la santé et l'environnement et permettant d'améliorer la qualité de vie au travail de ses collaborateurs.

Différentes actions ont été mis en oeuvre pour mener à bien son plan de déplacement d'entreprise : incitation à l'utilisation du train, mise en place d'une station CITIZ (autopartage) sur le parking de SERUE et enfin achat de vélos mis à disposition des collaborateurs, sous la forme de vélos de fonction.

L'entreprise est située au sein de l'Espace Européen de l'Entreprise à Schiltigheim et compte 55 salariés. C'est une zone proche des accès autoroutiers, mais avec des temps de trajets qui peuvent être long pour accéder ou quitter la zone en raison de l'engorgement du trafic. La zone est desservie par une ligne de BHNS la reliant à la gare de Strasbourg. La desserte de la zone en piste cyclable est très mauvaise, avec peu d'aménagement dans la zone et quelques-uns aux abords. Il y a peu de commerces dans la zone et peu de restaurants.

Dans ce contexte, le train et le bus étaient peu utilisés pour les trajets domicile – travail (<10% des salariés). Idem pour le vélo avec 4 cyclistes sur 55 salariés. Tous les déplacements professionnels s'effectuaient en voiture. La localisation des projets suivis par l'entreprise nécessite de nombreux déplacements. En voiture, ceux-ci sont de plus en plus difficiles : perte de temps en raison de la dégradation des conditions de circulation, qui engendrent du stress et de la fatigue ; aléas sur les temps de trajet, sentiment de perte de temps pendant la conduite, impact sur l'environnement. La réflexion s'est enrichie lors de la mise en place des différents groupes de travail qui ont permis d'obtenir le label Alsace Excellence. Organisé par des salariés volontaires de SERUE Ingénierie, un groupe de travail a vu le jour sur la question de la mobilité. L'objectif de la démarche était de proposer à l'ensemble des collaborateurs un éventail de solutions leur permettant de varier leur mode de déplacement suivant leur besoin et de les optimiser.

Le projet s'est déroulé en mars 2015, mars 2016 et mars 2017, avec les orientations suivantes :

- l'incitation à l'utilisation du train et des transports en commun par l'équipement en matériel nomade (ordinateur, téléphone, accès internet mobile, etc),
- l'adhésion à CITIZ Grand Est : mise à disposition d'une voiture sur le parking, abonnement CITIZ sur tout le réseau, cartes d'abonnement privées offertes, etc..., création d'une station CITIZ sur le parking de SERUE, à l'Espace Européen de l'Entreprise, ouverture à tous les abonnés CITIZ,
- achat de vélos pour les collaborateurs qui s'engagent à venir au travail à vélos au moins 2 fois par semaine, ainsi que du matériel de protection (casque, lumières, gilet réfléchissant, cadenas, etc...). Le choix s'est porté sur un vélo de Haute Qualité fabriqué en Allemagne (pas de produit répondant aux critères fabriqué en France). Le vélo électrique a été écarté principalement en raison de la limitation de sa vitesse à 25km/h maximum, de l'absence de pente à Strasbourg, et du choix d'avoir un vélo le plus léger possible. La qualité du vélo choisi a été un point de motivation et de succès important pour les équipes. L'objectif de pouvoir pratiquer une activité physique lors de ces trajets a été aussi un facteur pour le choix de ce type de vélo.

Résultats quantitatifs et qualitatifs du projet :

- 60 collaborateurs possèdent deux cartes CITIZ : professionnelle et privée
- 12 collaborateurs volontaires pour avoir un vélo et venir au travail au moins 2 fois par semaine à vélo
- 60 % des déplacements vers les grandes villes (Colmar, Mulhouse, Saint Louis, Metz, ...) se font en train
- L'ensemble de la démarche a permis de renforcer la cohésion des équipes et l'adhésion rapide aux solutions proposées,
- La qualité des vélos achetés a participé à la motivation à relever le défi,
- Cela a fait émerger des valeurs communes dans la protection de l'environnement et la mise en place de solutions qui renforcent le bien-être et la qualité de vie au travail.

Métropole du Grand Nancy

Challenge « Les Mollets d'Or »

Dans le cadre du développement de son bouquet de mobilité, la Métropole du Grand Nancy a souhaité organiser un nouvel événement « Les Mollets d'Or », mettant à l'honneur les mobilités actives et récompensant les usagers.

D'une manière ludique et inédite, ce challenge consiste en la mise à disposition des agents de la Métropole du Grand Nancy et aux employés des différents PDIE/PDA/PDE du territoire métropolitain, d'une application Smartphone gratuite leur permettant de suivre leur mobilité et de gagner des points «mobilité» donnant lieu à des récompenses.



Sur l'initiative de la vice-présidente à la Mobilité, le Grand Nancy mène des réflexions sur la mise place d'une application numérique favorisant l'écomobilité par le biais de points récompensant les bonnes pratiques de mobilités et pouvant être échangés chez les partenaires locaux.

En 2015, le Grand Nancy lançait un premier appel d'offre, resté sans réponse. En 2016, une équipe de 3 étudiants de l'ESSTIN a travaillé sur le développement d'une telle application numérique mais l'opération n'a pas pu être engagée en l'absence de moyens de communication et de démarchage des commerçants. En 2017, le Grand Nancy a relancé un nouvel appel d'offres et retenu la société Transway, spécialisée dans ce domaine.

Cet outil d'incitation aux modes de transports alternatifs à la voiture individuelle a pour objectifs de :

- promouvoir l'éco-responsabilité à travers un mode d'incitation innovant,
- stimuler l'adoption des modes de déplacement alternatifs à la voiture,
- communiquer de manière positive et innovante autour des problématiques de développement durable,
- promouvoir les politiques de déplacement du Grand Nancy,
- promouvoir les acteurs de l'économie locale.

Ce challenge permet aussi de collecter de l'information de déplacement grâce à un site internet et une appli (mode déclaratif ou mode tracking automatique). Un site web permet de voir rapidement les informations du challenge : classement par équipe ou individuel, kilométrage parcouru, Kcal dépensées, CO2 économisé etc... Pour récompenser les participants pour leur éco-mobilité ou leurs éco-gestes, une boutique en ligne est accessible sur le site du challenge où ils peuvent dépenser leurs points accumulés, avec :

- des offres concours
- des offres en tirage au sort
- des produits
- des réductions
- et bien d'autres surprises, ...

Les personnes concernées sont les agents de la Métropole du Grand Nancy (répartis sur plusieurs sites), ainsi que sur l'ensemble des salariés des différents PDIE du territoire, grâce à l'agence d'urbanisme SCALEN, véritable relais et moteur, et au réseau solide des différents PDIE. Cela représente potentiellement près de 25 000 personnes.

Lors de la conception du projet, le Grand Nancy étant en plein renouvellement de sa Délégation de Service Public Transport Urbain, les transports en commun STAN n'ont pas pu être inclus. Néanmoins, le système de vélo en libre-service VélOstan'Lib a, quant à lui, pu être inclus dans le dispositif.

La durée de cette première édition sera de 6 mois. En fonction des résultats, elle pourra être étendue à l'ensemble des habitants du Grand Nancy. L'intégration des Transports en communs voire du covoiturage seront un enjeu pour une prochaine édition, permettant ainsi de communiquer sur l'ensemble des alternatives à la voiture, pour développer le bouquet modal.