

Elaboration d'un Plan de Mobilité Simplifié

Communauté de Communes

Entre Saône et Grosne

Rapport final du Plan de Mobilité Simplifié
Septembre 2024



Contexte, objectif, calendrier de la démarche	P. 3
1. Synthèse du diagnostic	P. 7
2. La démarche de co-construction	P. 20
3. Le plan d'actions du PdMS	P. 27
Enjeu 1 : Améliorer l'offre de transport collectif	P. 28
Enjeu 2 : Développer et rendre plus visible la communication / information sur l'offre de mobilité	P. 35
Enjeu 3 : Développer les solutions alternatives à l'autosolisme	P. 41
Enjeu 4 : Développer l'infrastructure et sécuriser l'usage des modes actifs (marche et vélos)	P. 51
Enjeu 5 : Agir pour la mobilité inclusive	P. 64
Enjeu 6 : Réduire l'impact « négatif » de la structuration territoriale sur la mobilité	P. 70
4. Vision synthétique du plan d'actions et de sa mise en œuvre	P. 73

- ▶ **La Communauté de Communes Entre Saône et Grosne (CCESG), créée en 1994 et élargie en 2017 à 23 communes, est un territoire à dominante rurale de Saône-et-Loire.**
- ▶ **La CCESG s'est saisie de la compétence d'organisation de la mobilité et est devenue AOM Locale au 01/07/21.**
- ▶ **Elle est ainsi devenue l'acteur légitime pour l'organisation des services de mobilité sur son périmètre** de façon à améliorer les conditions de déplacements des habitants ;

Les services concernés par la compétence mobilité :

Mais l'exercice de la compétence « est à la carte »



Transport régulier



Transport scolaire



Transport à la demande



Logistique urbaine



Mobilités actives



Mobilités partagées



Mobilités solidaires



Conseil en mobilité

- ▶ **Un outil au service des nouvelles AOM locales : le Plan de Mobilité Simplifié (PdMS).**
- ▶ **Il s'agit d'un document de planification pour décliner de manière opérationnelle leur stratégie de mobilité** (poursuivre et traduire concrètement les réflexions issues de la prise de compétence...).

► Les 7 principes d'un Plan de Mobilité Simplifié :

- **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

- **Pour la Communauté de Communes Entre Saône et Grosne, la réalisation du PdMS s'inscrit dans la poursuite des démarches de planification dans lesquelles, elle est ou a été engagée et qui intègre pour partie des réflexions sur la mobilité** : SCoT du Chalonnais approuvé en 2019, Contrat de Relance et de Transition Energétique (CRTE) du Chalonnais 2021/2026, PLUI en cours, programme petites villes de demain ...

Objectifs :

- ▶ **Disposer d'un diagnostic actualisé quant à l'adéquation entre offre, besoins et pratiques de déplacements, sur et en interaction avec le territoire** (notamment les agglos de Chalon et Macon, ville de Tournus,...) ;
- ▶ **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 :**
 - *A chacun de se déplacer pour les besoins les plus courants ;*
 - *Valoriser et développer les modes de déplacement alternatifs à l'autosolisme en limitant sa dépendance* (en lien avec les réflexions du CRTE pour limiter les émissions de GES)
 - *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 :

- ▶ **Une feuille de route opérationnelle en matière de mobilité à l'échelle du territoire ;**
- ▶ **Traduite sous la forme d'un plan d'actions opérationnel, pragmatique et cohérent face aux réalités territoriales, à ses ambitions et à ses moyens.**

Rappel du déroulement général de l'étude

- ▶ **11 mois d'études avec 3 phases techniques et 1 phase transversale de suivi, concertation et co-construction**



- ▶ **2 enquêtes pour alimenter le diagnostic :**



- ▶ **Une auprès des communes : 100 % des 23 communes ont répondu** (1 réponse attendue par commune sur la perception de l'offre, pratiques de déplacements, dysfonctionnement/retours des habitants, attente en matière de solutions de mobilité ...)

- ▶ **Une auprès de la population** (octobre-novembre 2023) **afin de connaître plus finement les pratiques de mobilité, besoins et attentes : 256 réponses (2,2% de la population), ce qui permet de donner des tendances sur le territoire.**

- 40 % des répondants vivent à Sennecey-le-Grand, (27 % de la population)
- Sur-représentation des actifs et des 25-64 ans (75 %) et sous-représentation de la tranche d'âge 0-17 ans (4%)

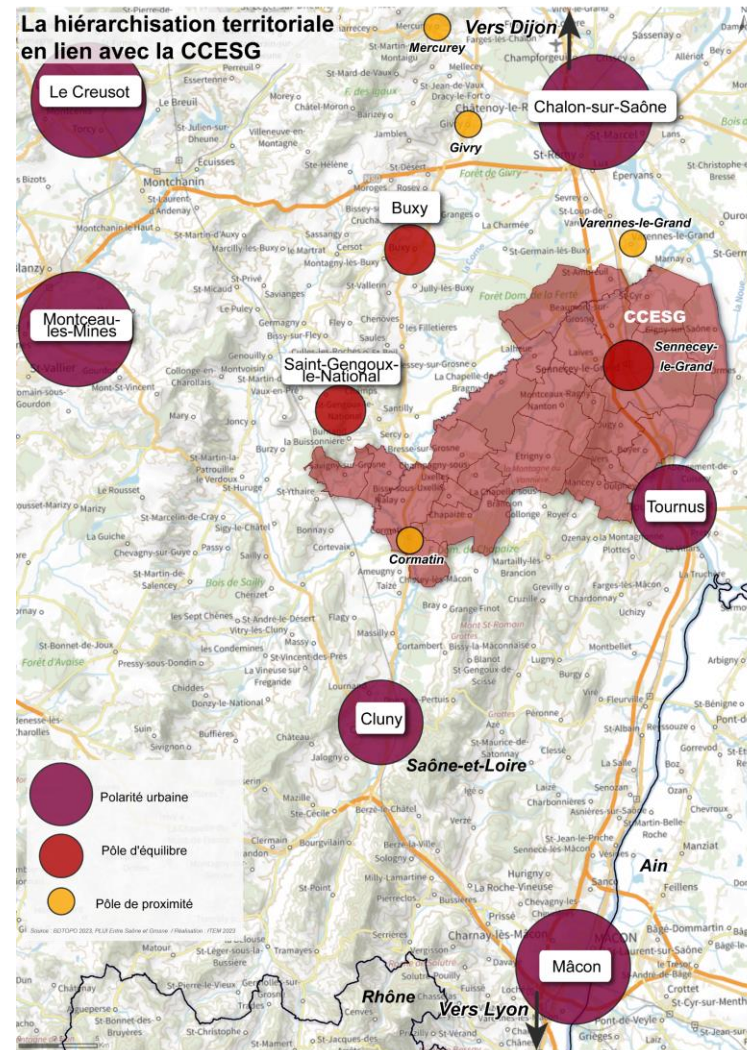
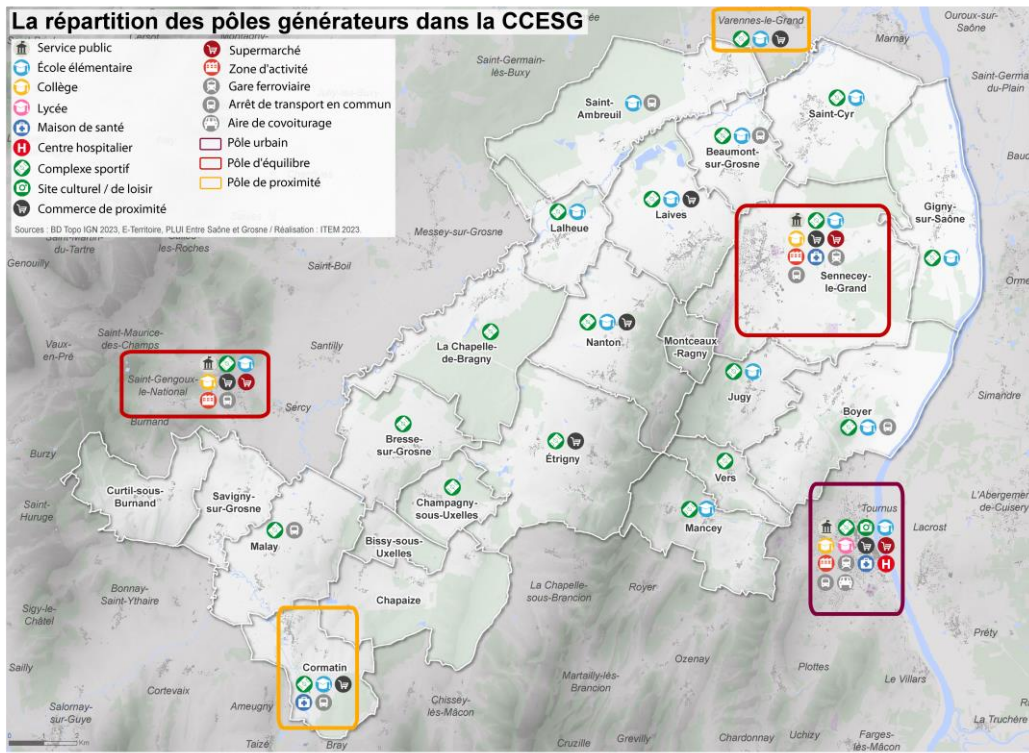


1.

Synthèse du diagnostic

La structuration de la CCESG à échelle locale et dans un cadre plus large

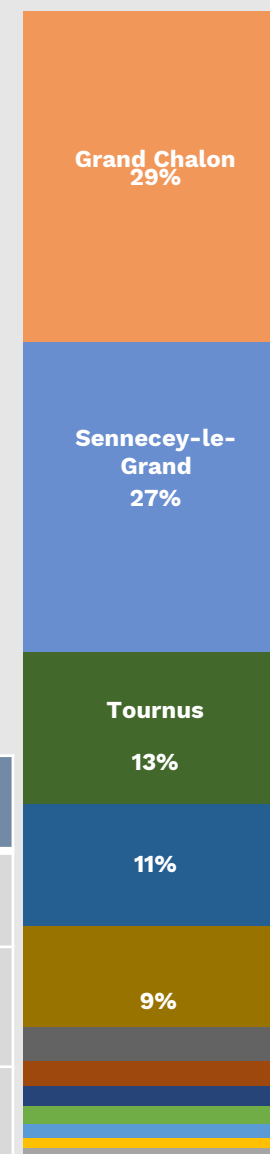
- ▶ La CCESG est un territoire à dominante rurale regroupant 23 communes et 11 200 habitants.
- ▶ Elle se situe à une quinzaine de minutes des polarités urbaines intermédiaires de Tournus et Cluny, et des polarités d'équilibre de Saint-Gengoux-le-National et Buxy.
- ▶ Elle est située entre 20 et 45 minutes des principaux pôles départementaux :
 - Le Grand Chalon (17 km de Chalon)
 - Mâconnais Beaujolais Agglomération (42 km de Mâcon)
 - La CU de Creusot – Montceau (+/- 50 km des deux pôles)
- ▶ La CC est structurée en interne autour du **pôle d'équilibre de Sennecey-le-Grand** (2950 habitants soit 27% de la CC) qui concentre l'essentiel des services du territoire et d'un **pôle de proximité au sud-ouest, Cormatin** (570 hab.).



Des déplacements polarisés vers Chalon-sur-Saône et Sennecey-le-Grand

- ▶ **40 % des déplacements s'effectuent à l'intérieur de la CCESG, Sennecey-le-Grand étant la principale destination** (27 % des déplacements), **suivie par les déplacements internes aux communes** (11 % des déplacements)...
- ▶ La CCESG assure surtout les déplacements liés aux **les achats, activités sportives et aussi rendez-vous-médicaux** (part égale avec Chalon-sur-Saône).
- ▶ **Mais selon l'enquête Chalon est la première destination avec 29 % des déplacements notamment**, en lien avec les sorties et les activités culturelles ainsi que les rendez-vous administratifs.
- ▶ **Tournus** apparait comme la **2^{ème} destination** extérieure chez les répondants avec **13 %** des déplacements tous motifs.
- ▶ **Moins de 10 %** des répondants se déplacent en direction de **Saint-Gengoux-le-National**.

Destination des habitants tous motifs confondus



40 % des déplacements internes à la CCESG

Commune de résidence
Saint-Gengoux-le-National

	Achats de proximité	Achat moy. et grandes surfaces	Cultures et sorties	Activités sportives	RDV médicaux	RDV administratif
Sennecey	49 %	Sennecey 34 %	Grand Chalon 64 %	Sennecey 26 %	Sennecey 34 %	Grand Chalon 46 %
Commune de résidence	18 %	Grand Chalon 31 %	Tournus 14 %	Commune de résidence 18 %	Grand Chalon 34 %	Sennecey 30 %
Tournus	13 %	Tournus 18 %	Sennecey 6 %	Grand Chalon 18 %	Tournus 13 %	Mâcon 7 %

Plus de 2 actifs sur 3 sortent du territoire pour travailler

► **2 156 emplois** sur le territoire pour **4 698 actifs occupés vivant sur la CCESG**, soit **0,46 emploi par actif**.

► **31 % des actifs** restent sur la CCESG pour travailler :

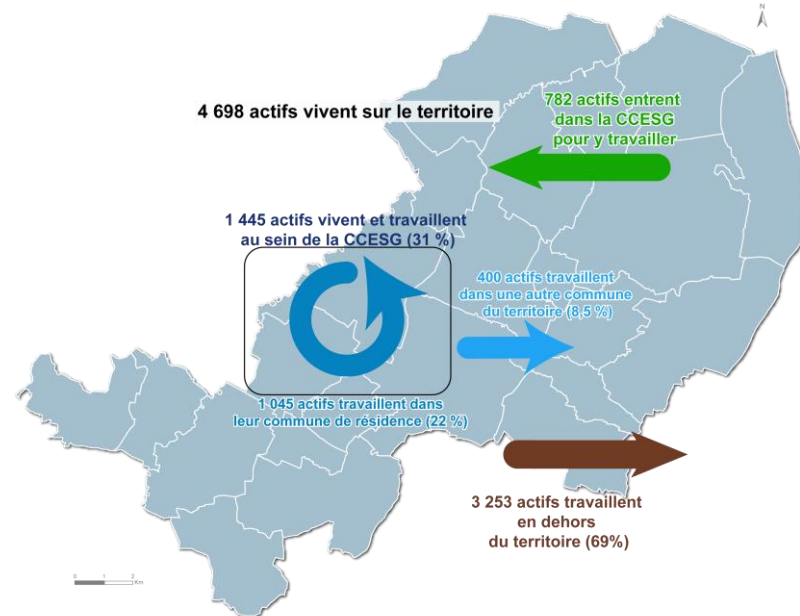
- **22 % travaillent dans leur commune de résidence** (1 045 actifs) et effectuent des déplacements courts ;
- **8,5 % se déplacent vers une autre commune du territoire** (400 flux) ;
- **42 % des flux internes** sont en lien avec Sennecey-le-Grand.

► **69 % des actifs** sortent de la CCESG pour travailler (3 253 actifs). **Des relations domicile-travail avec de nombreuses EPCI voisines**, et particulièrement développées avec la CA du Grand Chalonnais et la CC Mâconnais-Tourneigeois :

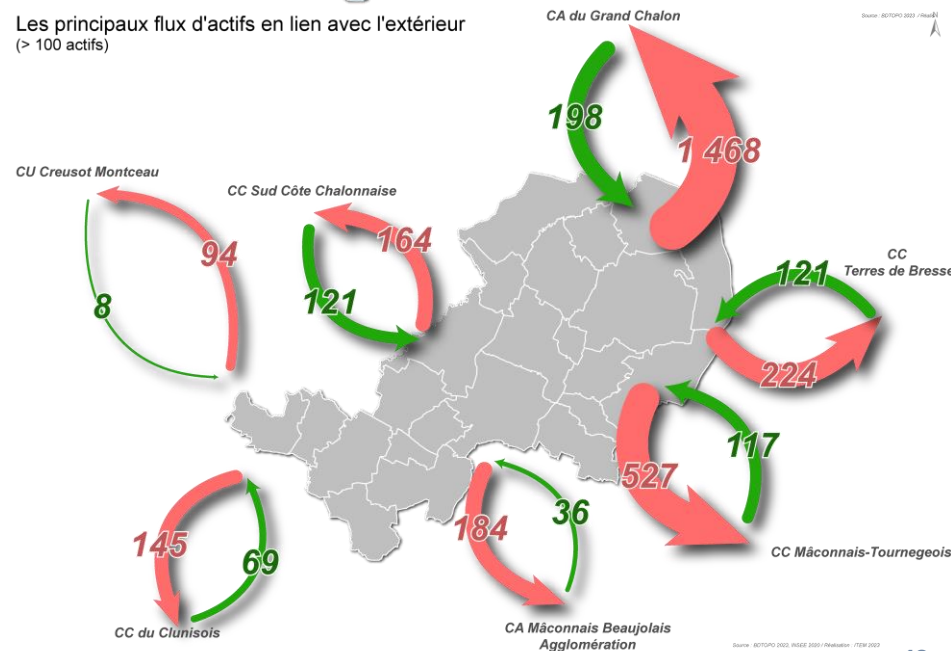
- **45 % travaillent dans la CA du Grand Chalonnais** (1 468 actifs, 723 à Chalon-sur-Saône) ;
- **16 % travaillent sur la CC Mâconnais-Tourneigeois** (527 actifs, 441 à Tournus).

► **Un exode en partie compensé par 782 actifs externes entrant sur la CCESG pour y travailler.**

- **Des flux captés à 54 % par Sennecey-le-Grand** (422 actifs).



Les principaux flux d'actifs en lien avec l'extérieur (> 100 actifs)



Une prédominance de la voiture pour se déplacer !

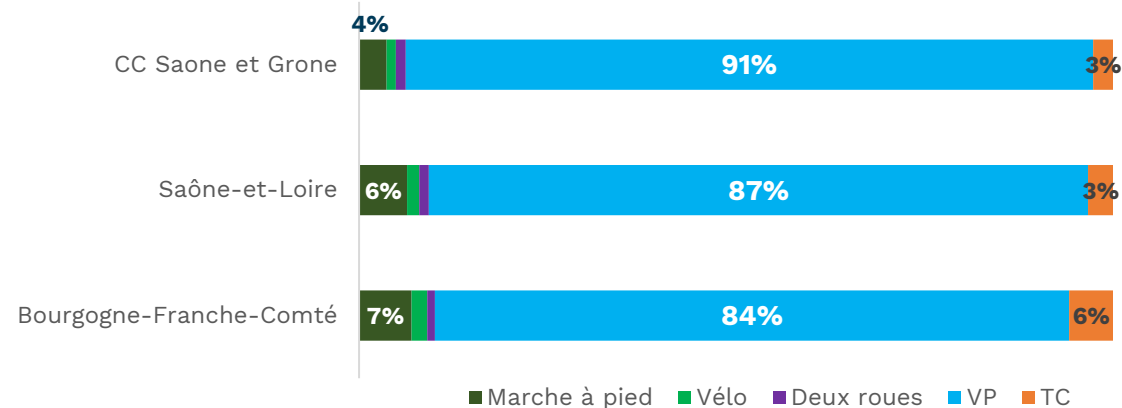


Utilisation des modes tous motifs confondus



■ Voiture ou 2 roues motorisé ■ Marche ■ Vélo ■ Train ■ Covoiturage ■ Bus / car

Répartition des déplacements par modes chez les actifs (INSEE 2020)



■ Marche à pied ■ Vélo ■ Deux roues ■ VP ■ TC

Répartition par modes des déplacements des actifs travaillant dans leur communes (INSEE 2020)



■ Marche à pied ■ Vélo ■ Deux roues ■ VP ■ TC

► Un usage prédominant de la voiture chez les répondants, quel que soit le motif de déplacement.

► Une prédominance de la voiture confirmée pour les déplacements des actifs d'après les données INSEE :

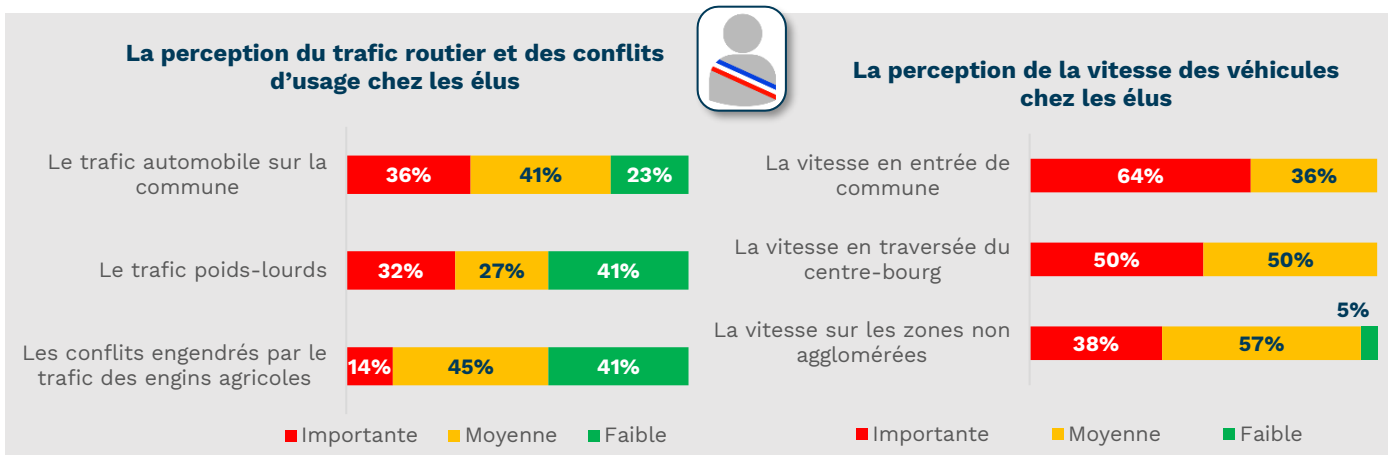
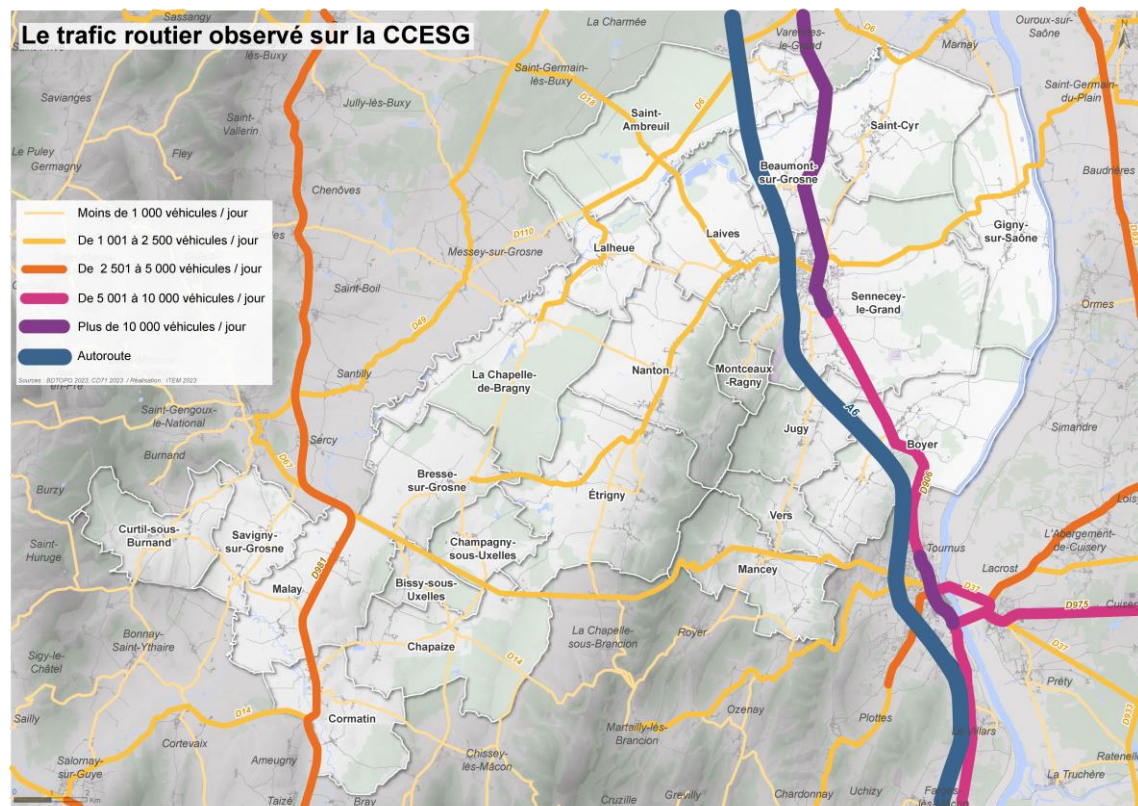
- 91 % de part modale de la voiture pour les déplacements globaux chez les actifs du territoire ;
- Une utilisation limitée des transports en commun (3 %) et du vélo (1%).

► Pour les actifs travaillant dans leur commune, ils demeurent 76 % à utiliser l'automobile (15 % la marche et 5 % le vélo).

73 % des répondants à l'enquête estiment qu'il n'est pas possible pour eux d'effectuer leur déplacement domicile-travail autrement qu'en voiture.

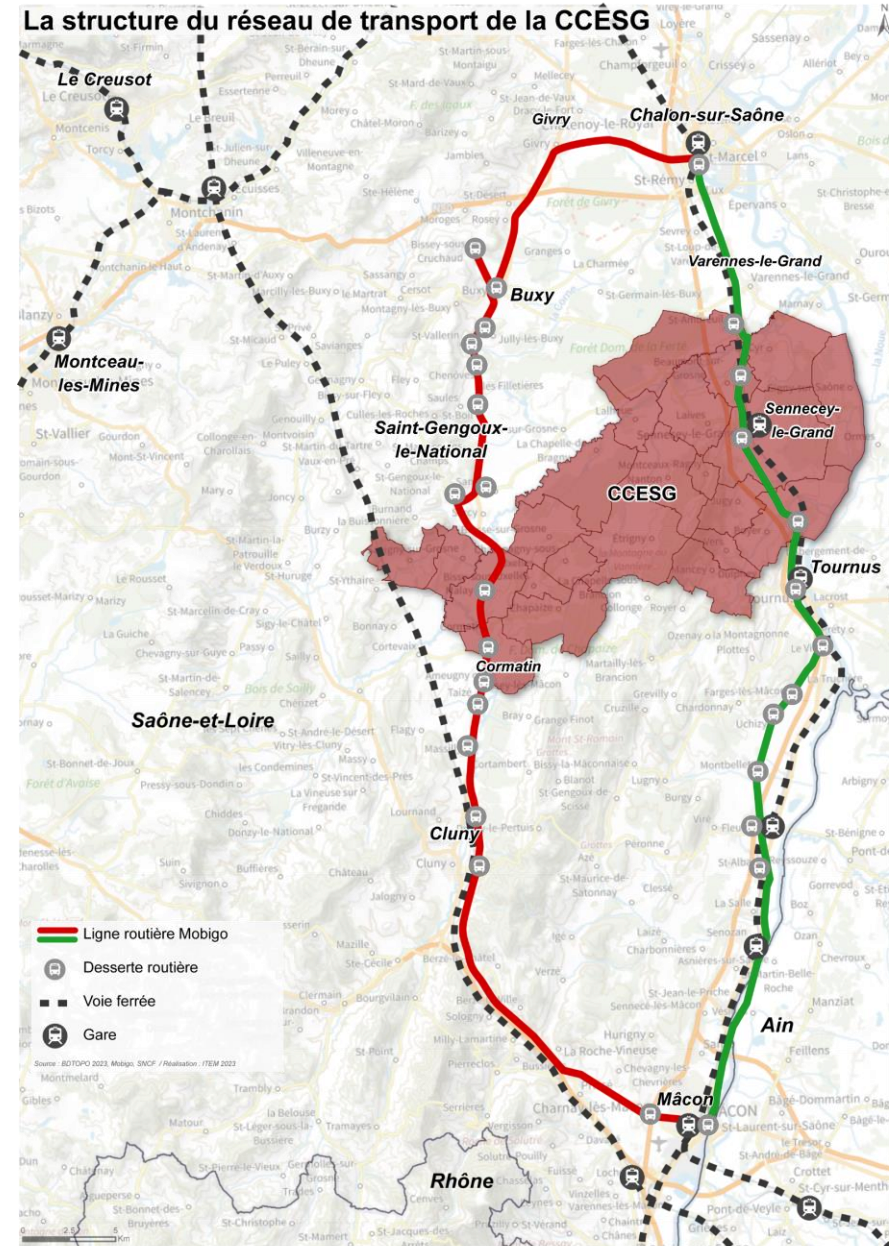
Malgré une forte utilisation de l'automobile, des conditions de circulation globale aisée sur le territoire

- ▶ Le trafic automobile se concentre sur l'axe de la D906, y-compris en traversée de bourg de Sennecey secteur qui concentre les principales difficultés observées localement ;
- ▶ Un trafic plus modéré sur le second axe structurant de la CCESG à l'Ouest.
- ▶ Une facilité globale de circulation.
- ▶ Pas de surreprésentation de l'accidentologie.
- ▶ Un territoire où il est aussi aisé de se stationner : une offre généreuse en stationnement qui favorise l'usage de la voiture sur le territoire ;
- ▶ Des pratiques de stationnement anarchiques/illicites à corriger.
- ▶ 77 % des élus perçoivent le trafic automobile de manière notable sur leur commune (59 % pour le trafic de poids-lourds).
- ▶ La vitesse des véhicules est jugée importante en arrivée ou traversée des bourgs.



Une offre de transport limitée sur le territoire

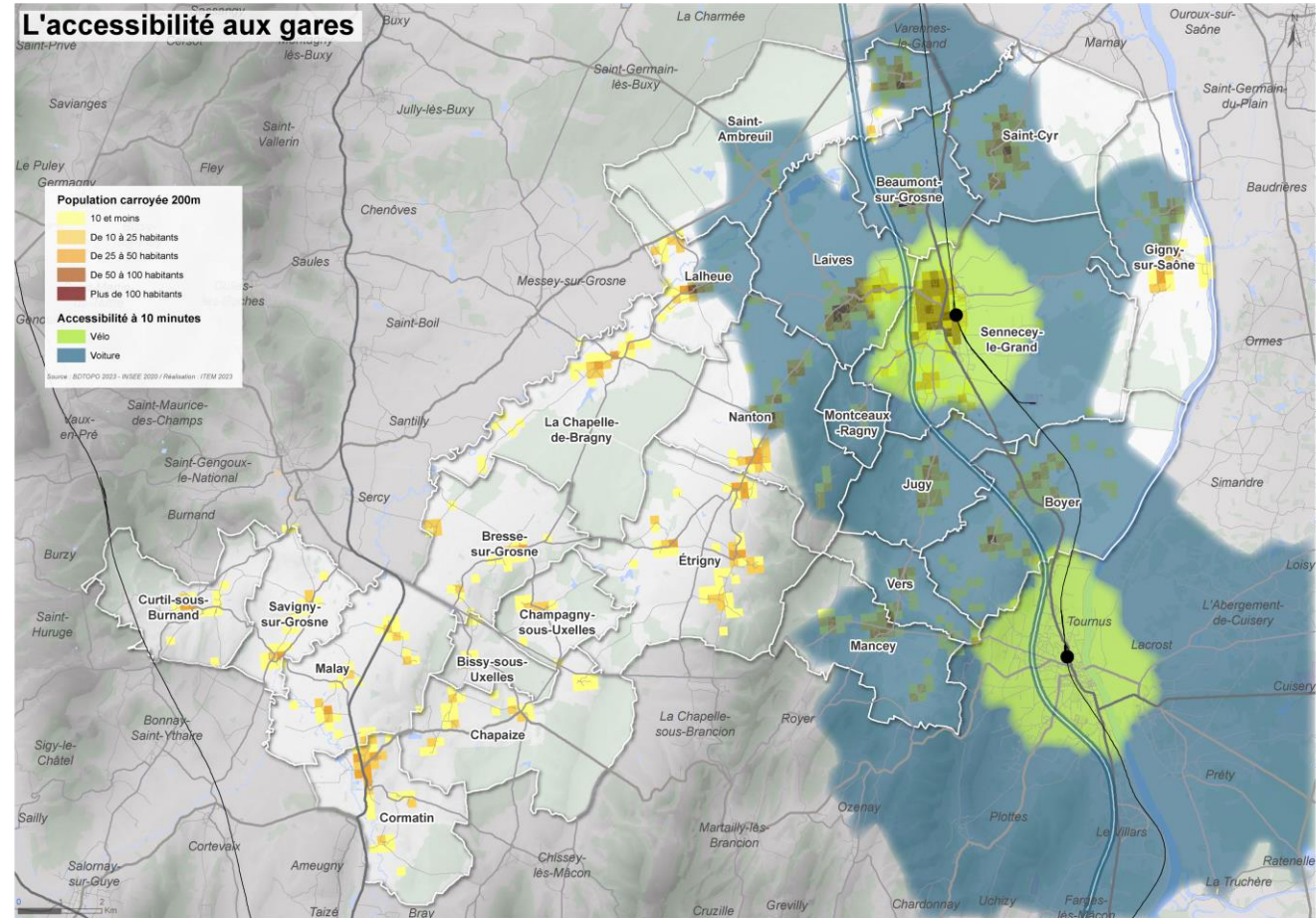
- ▶ La CCESG est desservi par trois lignes de transport régionales :
 - La ligne ferrée TER Dijon <=> Mâcon <=> Lyon passant par les gares de Sennecey-le-Grand et de Tournus ; Une offre TGV accessible uniquement à partir de Mâcon ou du Creusot.
 - 2 lignes interurbaines de cars Mobigo connectant Sennecey-le-Grand et Cormatin aux polarités extérieures de Chalon-sur-Saône, Mâcon, Tournus et Saint-Gengoux-le-National.
- ▶ Une offre de transport collectifs qui ne concerne que 6 communes sur le territoire.
 - Soit 48 % de la population du territoire qui est sur une commune desservie par un arrêt de transport régulier.
 - Le secteur central de la CCESG est à l'écart de l'offre de transports collectifs.
- ▶ En parallèle, une offre scolaire qui dessert l'ensemble des communes et pourrait être à valoriser pour des déplacements occasionnels.



la ligne TER Lyon <=> Mâcon <=> Chalon-sur-Saône <=> Dijon

- ▶ **77 % de la population de la CCESG (8 484 habitants) sont à moins de 10 minutes d'une gare en voiture :**

- **7 928 habitants** de la halte de Sennecey, et **4 164 habitants** de la gare de Tournus.
- **2 972 habitants** sont à moins de 10 minutes des 2 gares.



- ▶ **Une halte ferroviaire de Sennecey-le-Grand avec un niveau d'offre assez peu attractif pour certains usagers (5 services par sens en semaine) et des conditions d'intermodalité à parfaire (accès modes actifs peu qualitatifs, stationnement VL non aménagé et stationnement vélos non sécurisé...).**

- ▶ **La desserte est 3 fois plus importante sur la gare de Tournus (16 services / sens).**

- ▶ **Toutefois, pour les déplacements des captifs, l'offre proposée depuis les 2 gares, permet des déplacements à la demi-journée vers les principales polarités externes (Chalon, Mâcon, Lyon et Dijon).**
- ▶ **Une fréquentation en hausse de la Halte : +25% entre 2021 et 2022.**

L'offre des 2 lignes routières inter-urbaines Mobigo sur la CCESG

Offre de transport	Période	Amplitude horaire	Nombre de services	Réponse aux besoins des actifs	Réponse aux besoins des captifs
LR 701 Mâcon <> Cluny <> Chalon-sur-Saône	Lundi > Dimanche Toute l'année	05h22 - 23h32	En semaine : 6 à 9 services vers Mâcon 6 à 11 services vers Chalon-sur-Saône Samedi : 5 à 8 services dans les deux sens Dimanche : 4 à 6 services dans les deux sens	Insuffisant	Adapté
LR 714 Mâcon <> Tournus <> Chalon-sur-Saône	Lundi > Samedi Toute l'année	09h10 - 16h33	En semaine : 1 service / sens Samedi : 1 service / sens	Inexistant	Insuffisant

- ▶ **La ligne Mobigo LR 701 (Chalon-sur-Saône <> Cluny <> Mâcon) desservant l'Ouest du territoire est la plus structurante :**
 - 9 à 11 services sur Cormatin selon le sens, et 6 services par sens en desserte de Malay.
 - Une amplitude large permettant de répondre à des besoins multiples.
 - Mais ne dessert que 2 communes (7% des habitants).

- ▶ **La seconde ligne Mobigo LR 714 (Mâcon <> Tournus <> Chalon-sur-Saône) propose une offre beaucoup plus limitée :**
 - 1 aller-retour offrant un déplacement à la journée vers Chalon-sur-Saône depuis la CCESG, et un déplacement à la journée sur Sennecey-le-Grand depuis Boyer.

- ▶ **Des transports collectifs compétitifs sur le plan économique, voire en temps de trajets sur plusieurs OD.**

- ▶ **Un manque de connaissance de l'offre de transports collectifs chez les élus et habitants.**

- ▶ **Un souhait important des habitants d'améliorer l'offre actuelle en transports collectifs (70 % sont favorables).**

Une offre méconnue et inadaptée d'après les enquêtes

▶ **L'offre ferroviaire au départ du territoire est mal connue aussi bien des élus (43 à 48%) que des habitants (47%).**

▶ **Seulement 12 % des répondants jugent l'offre ferroviaire très bien ou bien adaptée.**

▶ **Un constat partagé par les élus : 14 % l'estiment plutôt bien adaptée pour se déplacer occasionnellement vers les pôles externes, et 22 % pour des déplacements réguliers.**

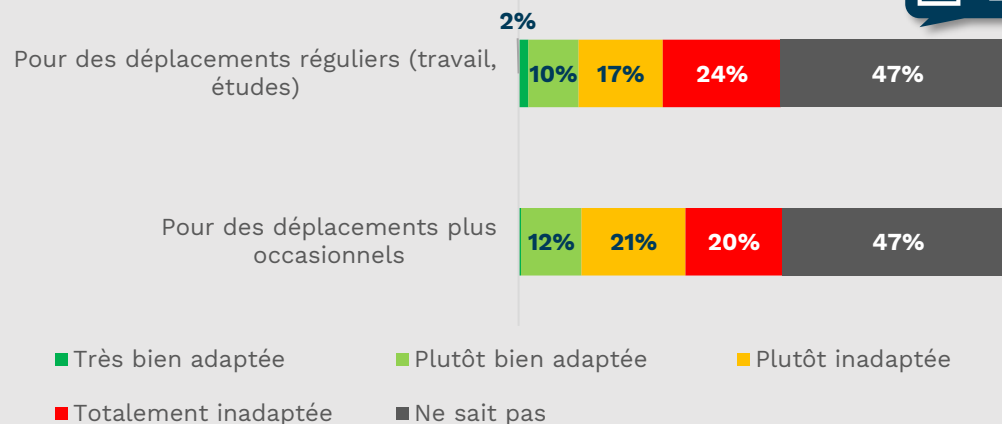
▶ **70 % des répondants ne savent pas si une ligne régulière passe sur leur commune .**

▶ **Habitants et élus connaissant l'offre Mobigo la considère globalement inadaptée :**

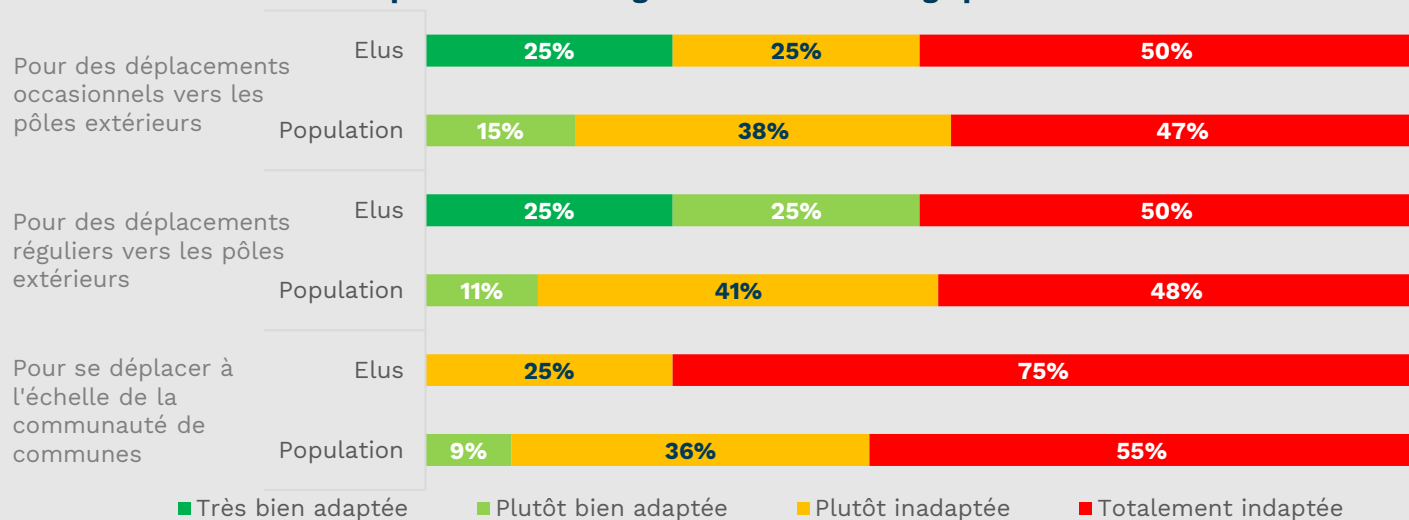
▪ **Près de 9 habitants sur 10 trouvent l'offre plutôt ou totalement inadaptée quel que soit le type de déplacement effectué ;**

▪ **Elle est jugée un peu moins sévèrement par les élus pour les déplacements vers l'extérieur.**

La perception de l'offre ferroviaire au départ de Sennecey-le-Grand par les habitants



Perception de l'offre régulière routière Mobigo par les habitants et élus



Une armature cyclable à visée touristique

▶ La CCESG est traversée par la **Grande Boucle de Bourgogne Sud à l'Ouest entre Mâcon et Chalon-sur-Saône et la Voie Bleue le long de la Saône (V50)** sur le segment de **Mont-les-Seurre à Mâcon à l'Est.**

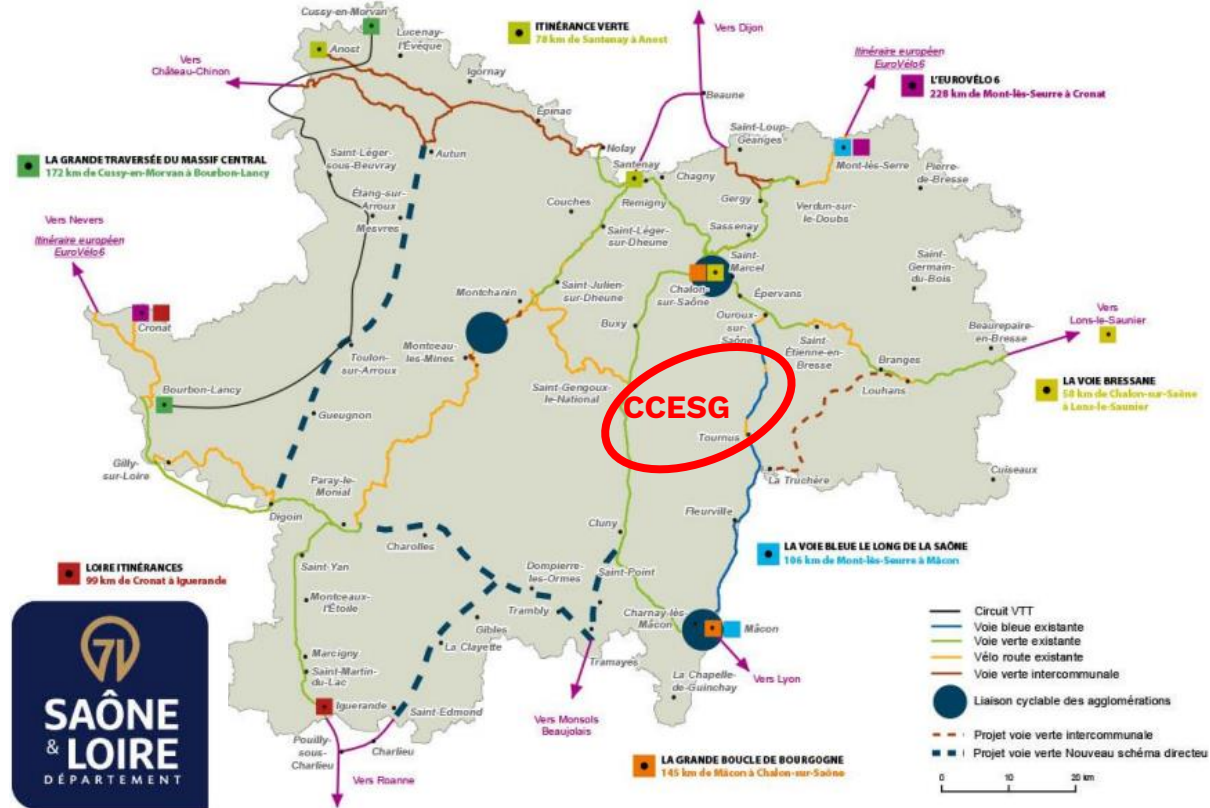
- **5 communes** sont traversées, avec des **solutions de rabattement** depuis les centre-bourgs via des **routes à faible trafic.**
- **Des itinéraires qualitatifs** réalisés en site propre et bien jalonnés.

▶ **Un maillage de boucles « loisirs – cyclotourisme »** sur la CCESG, avec 7 boucles intercommunales valorisées par l'office de tourisme, et 2 boucles départementales.

▶ Une intégration au projet **Cycloroute 71** via **Cormatin** : un projet départemental en connexion avec les **principaux sites touristiques.**

▶ **Un maillage d'environ 700 km** de sentiers pour la pratique de la randonnée et du VTT, dont 290 km sont balisés.

▶ Dans l'ensemble, **un jalonnement cyclotouristique dense et diversifié**, présent sous forme de **panneaux directionnels** et **d'affichages touristiques.**



Voie verte de la boucle de Bourgogne à Savigny-sur-Grosne



Signalisation de la voie verte à Cormatin



Jalonnement cyclotouristique (Bresse-sur-Grosne)

Un faible usage du vélo au quotidien

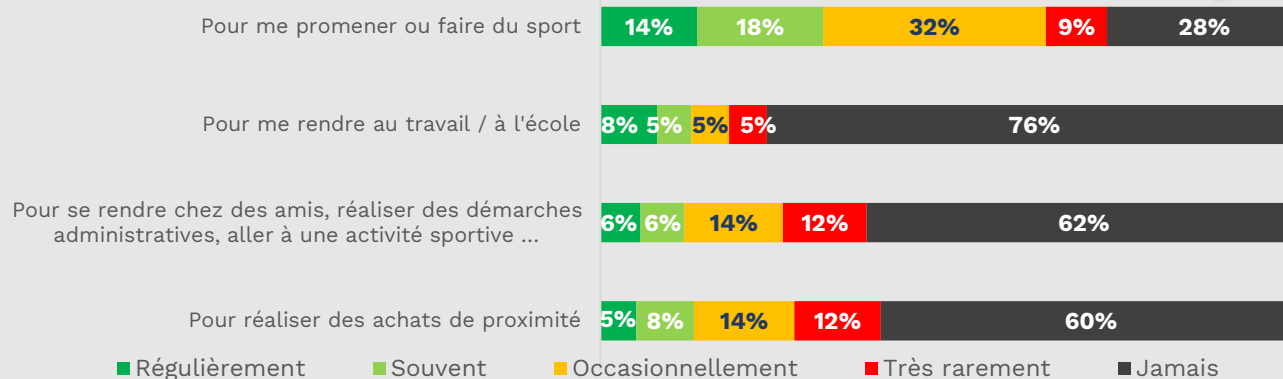
- ▶ **Un territoire dépourvu d'aménagement cyclable « utilitaire »** (bandes cyclables, chaucidou, piste cyclable et voie verte en dehors des axes cyclotouristiques, ...). Mais les cyclistes peuvent emprunter des **cheminements mixtes** vélo / piétons.
- ▶ **Un stationnement vélo à développer quantitativement** (actuellement près de 175 places vélos disponibles) **et qualitativement** (les racks sont à éviter car délaissés des usagers et moins sécurisant face aux vols).
- ▶ **Des services vélos peu développés aussi bien à vocation loisir qu'utilitaire.**
- ▶ Une politique cyclable départementale qui est **réorientée en faveur des déplacements du quotidien**, avec l'élaboration d'un **Schéma départemental** devant être acté à **l'été 2024**.



- ▶ **Les 2/3 des répondants** n'utilisent jamais le vélo pour un motif utilitaire, et **1/3 l'utilise souvent ou régulièrement** pour le loisir ou le sport.
- ▶ **Un constat partagé par les élus**, 87 % d'entre eux identifiant une pratique moyenne à importante pour les activités récréatives.
- ▶ Des freins à la pratique du vélo liés à la **dangérosité du trafic, au manque d'aménagements cyclables et aux distances de parcours** (des freins partagés par les élus et les habitants).



L'utilisation du vélo par les habitants selon le motif de déplacement



Des solutions de mobilité « alternatives » peu présentes

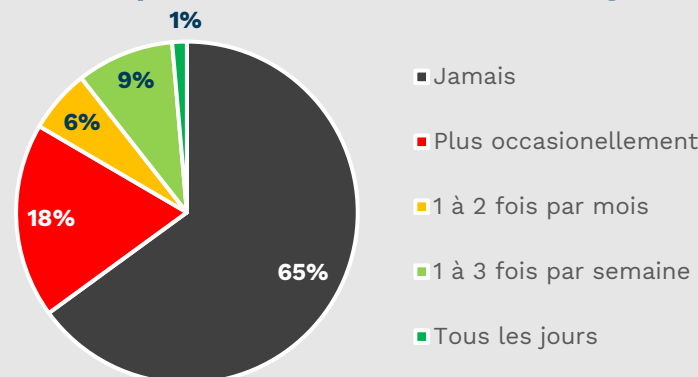
- ▶ La CCESG ne comporte aucune aire officielle de covoiturage, et le Schéma des aires de covoiturage en Bourgogne-Franche-Comté ne prévoit aucune aire officielle de covoiturage sur le territoire.
- ▶ 3 aires de covoiturage informelles ont été identifiées par les élus (à Cormatin, Sennecey-le-Grand et Mancey) et 2 aires aux échangeurs autoroutiers à Chalon-sur-Saône (40 places) et à Tournus (8 places)
- ▶ La plateforme Mobigo intègre un outil permettant de localiser les aires et de mettre en relation les covoitureurs en trouvant et/ou proposant un trajet en covoiturage.
 - Mais aucune communauté n'a été créée à l'échelle de la CCESG. 81 % des répondants indiquent ne pas bien connaître la plateforme (dont 53 % déclarent ne pas du tout la connaître).
- ▶ Des solutions de mobilité solidaire inexistante sur le territoire, mais présentes sur les territoires voisins (Plateforme de mobilité à Chalon-sur-Saône, garage solidaire à Tournus, ...).
- ▶ Une quasi-absence d'autres services de mobilité alternative à l'échelle de la CCESG : 1 seule borne de recharge publique, située à Sennecey (hors-service), pas d'autopartage, de solution d'écomobilité scolaire, de conseil en mobilité... ;



Aire de stationnement à l'échangeur n°26

- ▶ Les 2/3 des répondants ne pratiquent jamais le covoiturage.
- ▶ Les élus n'observent aucune pratique notable du covoiturage pour se rendre au travail.
- ▶ Une faible pratique liée aux contraintes du quotidien et horaire pour respectivement 35 et 34 % des répondants.

Fréquence d'utilisation du covoiturage



2. La démarche de co- construction

Deux sessions d'ateliers afin de co-construire la stratégie



▶ **Un travail de co-construction mené dans une large concertation.**

▶ **+/- 30-35 participants à chaque atelier rassemblant à la fois des élus, partenaires, habitants, ...**



▶ **Un travail en sous-groupes à chaque séance (5 groupes à chaque atelier).**



Deux sessions d'ateliers afin de co-construire la stratégie

Un 1^{er} atelier le 5 février pour identifier les grands enjeux pour l'avenir et les premières pistes d'actions.

Un temps de production mené en s'appuyant sur une vingtaine de profils de vie ayant pour but :

- ▶ De recenser les contraintes et difficultés rencontrées pour se déplacer sur et en lien avec la CCESG par ces différents profils de vies ;
- ▶ De regrouper ces contraintes en « grande catégorie / enjeux à traiter » pour améliorer la mobilité des habitants ;
- ▶ De décliner ces grandes difficultés en pistes de solutions : les réponses à apporter à l'avenir !

Jean-Michel : isolé en situation de précarité



- ▶ Personne seule
- ▶ Revenus très faibles
- ▶ Relativement « invisible » : non repéré par les services sociaux
- ▶ Connait peu ses droits

Exemples de besoins de déplacements à développer

- ▶ Les achats de premières nécessités
- ▶ Faire des démarches administratives
- ▶ Se déplacer pour des rdvs médicaux
- ▶ ...

Juliette et Roméo : jeune couple en construction



- ▶ Revenus moyens. 2 salaires. Mais un en CDD
- ▶ Enfant(s) à venir
- ▶ Achat d'un logement en projet à Saint-Pantaléon-les-Vignes à proximité des commerces/services

Exemples de besoins de déplacements à développer

- ▶ Les déplacements domicile-travail à l'échelle de la CC
- ▶ Les sorties en soirée, week-end sur Avignon
- ▶ Les courses et achats de proximité au sein de la commune de résidence

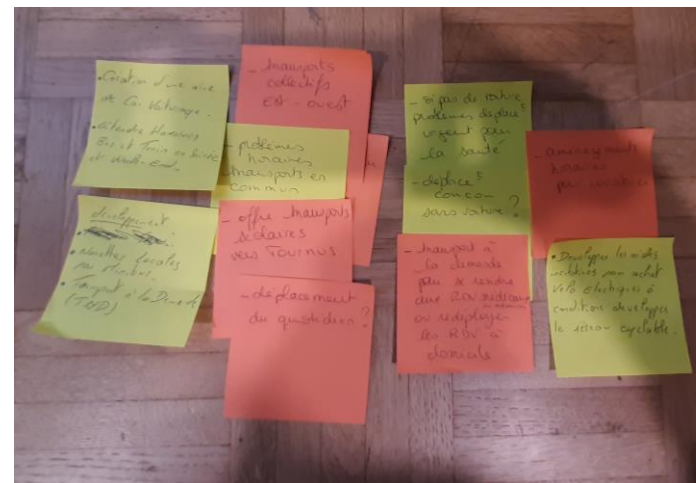
Catherine : personne âgée seule



- ▶ Personne seule, propriétaire
- ▶ Retraite convenable
- ▶ Dynamique, participe à de nombreuses activités
- ▶ Dispose d'une voiture mais n'aime plus trop conduire...

Exemples de besoins de déplacements à développer

- ▶ Se rendre au club peinture à Grignan
- ▶ Promenade en vélo ou à pied dans le village ou alentour
- ▶ Rendre visite à ses enfants



Deux sessions d'ateliers afin de co-construire la stratégie

Les 6 enjeux socle de la stratégie identifiés lors de l'atelier n°1 :



1/ La faible offre de transports collectifs



2/ La communication / information sur l'offre de mobilité pour la rendre plus visible



3/ Le manque d'offre et services de mobilité alternative



4/ Le manque d'infrastructures pour les modes actifs (piétons et cycle) et/ou leur sécurisation



5/ L'impact financier de la mobilité et la vulnérabilité des publics précaires



6/ La structuration territoriale et la distance aux services ...

Deux sessions d'ateliers afin de co-construire la stratégie

Un 2ème atelier le 11 mars pour identifier les pistes d'actions à intégrer dans le PdMS, en réponse aux enjeux identifiés durant l'atelier n°1.

- ▶ Un travail réalisé autour de 30 pistes d'actions potentielles, qui devaient être classées selon 4 niveaux de priorité par chacun des groupes.
- ▶ Des pistes d'actions issues des réflexions durant le 1^{er} atelier et complétées par le bureau d'études au regard des constats du diagnostic.

**Action clés
qui constitueront le
socle de la stratégie
du Plan de Mobilité
Simplifié**

**Action à intégrer
pour compléter la
stratégie du Plan de
Mobilité Simplifié**

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

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

Une priorisation des publics cibles devant bénéficier des améliorations des conditions de mobilité.

- ▶ Les actifs et les publics vulnérables (PMR, en insertion professionnelle, ...) sont apparus comme prioritaire lors de l'atelier.

Un travail d'arbitrage a été réalisé avec la CCESG afin de valider la stratégie de mobilité.



Le plan global qui traduit la stratégie opérationnelle est composé de 16 actions réparties dans les 6 enjeux identifiés

Enjeu 1 : Améliorer l'offre de transports collectifs

1. Solliciter la Région afin de renforcer le niveau de services sur les 2 lignes régulières Mobigo (LR701 et 714)
2. Porter auprès de la Région BFC une augmentation du nombre de trains desservant la Halte Ferroviaire de Sennecey
3. Aménager la halte ferroviaire de Sennecey comme le point central de l'intermodalité à l'échelle de la CCESG en lien avec le programme PVD (Petite Ville de Demain)



Enjeu 2 : Développer et rendre plus visible la communication / information sur l'offre de mobilité

4. Créer un guide / plateforme de la mobilité à l'échelle de la CCESG afin de rassembler et de faire connaître toutes les offres et services de mobilité disponibles
5. Proposer un programme de sensibilisation des entreprises à la mobilité durable



Enjeu 3 : Développer les solutions alternatives à l'autosolisme

6. Développer un maillage d'aires de covoiturage sur le territoire en lien avec les principaux axes et nœuds routiers et en aménager certaines comme des points de rencontres des mobilités
7. Favoriser le recours au covoiturage en assurant la promotion des plateformes existantes de mise en relation et éventuellement avec une incitation financière de la collectivité
8. Expérimenter une ligne de covoiturage dynamique



Enjeu 4 : Développer l'infrastructure et sécuriser l'usage des modes actifs (marche et vélos)

9. Développer la pacification (Zone 20, Zone 30) dans les principales traversées de bourgs, aux abords des commerces et des écoles ... avec des aménagements adéquats
10. Limiter le stationnement anarchique ou sur trottoir dans les communes qui pénalise les piétons
11. Développer le programme « Savoir Rouler à Vélo » auprès des élèves des écoles du territoire
12. Réaliser un Schéma Directeur Cyclable à l'échelle de la CCESG pour identifier un maillage de liaisons utilitaires pour développer le vélo du quotidien
13. Développer l'offre de stationnement vélo en l'adaptant aux besoins (courte durée dans les pôles, longue durée en lien avec l'intermodalité, ...) et avec des infrastructures de recharge VAE



Enjeu 5 : Agir pour la mobilité inclusive

14. Développer une antenne locale d'une plateforme de mobilité solidaire (type Wimoov) pour accompagner les publics en difficultés à travers un panel de solutions de mobilités (aides financières, solutions matérielles, ...)
15. Mettre en place un système de transport/taxi solidaire à l'aide de chauffeur bénévole utilisant leur propre véhicule ou à travers les véhicules d'une association ...



Enjeu 6 : Réduire l'impact « négatif » de la structuration territoriale sur la mobilité

16. Encourager et accompagner le développement d'un panel de services itinérants et/ou à distance pour limiter les besoins de déplacements des populations et l'immobilisation subie



La formalisation du plan d'action du PdMS

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

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

▶ Des propositions de contour opérationnel présentées par le BE (sur la base des contributions des ateliers, de propositions du BE) pour alimenter la formalisation des fiches actions du PdMS.

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

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

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

▶ De même, la priorisation des actions restera indicative, mais servira à fixer le cap et identifier ce qui sera à étudier / engager en priorité !

Fonctionnement général du covolageur dynamique			
Privilégier une offre ?	<input type="checkbox"/> Gratuite pour l'utilisateur <input type="checkbox"/> Répartie pour l'utilisateur Et : <input type="checkbox"/> Sans rétribution du chauffeur <input type="checkbox"/> Avec une rétribution du chauffeur par l'utilisateur ? <input type="checkbox"/> Avec une rétribution du chauffeur par la collectivité ? <input type="checkbox"/> Avec une rétribution relative à l'utilisateur/collectivité ?	Quel type de fonctionnement ?	<input type="checkbox"/> Uniquement agencé (pas de réservation ou mise en relation préalable) <input type="checkbox"/> Affrété (avec mise en relation préalable possible via application) ou <input type="checkbox"/> Application et des passeurs simple type arrêt <input type="checkbox"/> Uniquement holder de sélection des destinations/passeurs/chauffeur <input type="checkbox"/> Affrété des/les application
Fait-il une plage de fonctionnement de la ligne au cours de la journée ? <input type="checkbox"/> oui <input type="checkbox"/> non Remarque ou précision :		Fait-il intégrer une garantie retour en heure de pointe ? (opérateur déploie une solution de transport si la personne n'est pas prise en charge au bout de X minutes par exemple). <input type="checkbox"/> oui <input type="checkbox"/> non Si oui au bout de combien de temps selon vous ?	
Partage de cette ligne de covolageur dynamique ? : <input type="checkbox"/> CCEEG car la Agne concurrencie essentiellement des flux existants vers une autre CC ou CA ; <input type="checkbox"/> Les Intervenants concernés par l'origine/destination de la Agne ; <input type="checkbox"/> La Région devrait porter de telles expérimentations car les lignes actuelles du périmètre d'une seule CC ne seraient complètes ou pas le Page 7C ;		Autres remarques, points à prendre en considération sur le contour de l'action à mettre en œuvre :	

3.

Le plan d'action du PdMS



Enjeu 1 : Améliorer l'offre de transports collectifs

Solliciter la Région afin de renforcer le niveau de services sur les 2 lignes régulières Mobigo (LR701 et 714)

👉 Constats du diagnostic

- Une offre peu adaptée pour les besoins des actifs
- Le niveau de service de la LR 714 est très faible (1 A/R par jour)
- 9 habitants sur 10 trouvent l'offre plutôt, voire totalement inadaptée

👉 Objectif

L'objectif est de faire évoluer les lignes interurbaines de transports collectifs afin de mieux répondre aux besoins de mobilité des habitants en direction des polarités externes

👉 Détail de l'action

1/ Augmenter le nombre de services sur les 2 lignes du territoire

Sur la base de l'évolution de l'offre souhaitée à la suite des ateliers de concertation, Il s'agira ainsi :

De renforcer la LR701 avec l'ajout de 2 allers-retours supplémentaire du lundi au vendredi :

- 1^{er} aller au départ de Cluny vers 06h25 (départ de Cormatin Centre vers 06h45), et 1^{er} retour depuis Chalon-sur-Saône vers 18h05.
- 2^{ème} aller au départ de Saint-Gengoux-le-National vers 06h40 (départ de Cormatin Centre vers 06h50), et 2^{ème} retour depuis Mâcon vers 18h30

D'améliorer l'offre de la LR714 à l'aide d'1 aller-retour supplémentaire du lundi au samedi :

- 1 aller au départ de Mâcon vers 06h05 (départ de Sennecey à 07h05), avec une arrivée sur Chalon vers 07h35, et 1 retour depuis Chalon-sur-Saône à partir de 17h30

2/ Déplacer l'arrêt « Maison de retraite » à Sennecey vers le carrefour de la RD906, des rues de Saint-Martin et de la Gare afin de rapprocher l'offre de car de la gare (action 3) et de l'aire de covoiturage à officialiser (action 6)

3/ Optimiser/retravailler les correspondances de la LR 701 (sur les 2 nouveaux services par sens) en gare de Mâcon – Loché TGV afin de réduire les temps d'attentes en gare chez l'utilisateur

4/ Veiller à la systématisation du transport des vélos sur la ligne LR701



👉 Acteurs

- **CCESG** : Lobbying auprès de la Région pour l'augmentation du nombre de services sur les lignes régionales
- **Région BFC** : Cheffe de file en tant qu'AOM régionale

👉 Coûts

- Pas de coûts directs pour la CCESG.
- Pour la LR 701 : +/- 255 K€ / an pour le rajout de 2 services dans chaque sens sur 5 jours (base 3,5 € / km)
- Pour la LR 714 : +/- 130 K€ / an pour le rajout d'1 service dans chaque sens du lundi au samedi (3,5 € / km)
- Si nécessité d'améliorer le transport des vélos : +/- 5 K€ pour 1 porte vélo (5 places) par car
- Déplacer et mettre au norme le nouvel arrêt de la LR714 à Sennecey-le-Grand : +/- 15 K€

👉 Suivi des mesures

- Augmentation du nombre de services sur les lignes régionales
- Evolution de la fréquentation sur les différentes lignes et nombres d'utilisateurs/service
- Evolution du nombre d'abonnés par types (actifs...)

Faisabilité

Simple Complexe

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

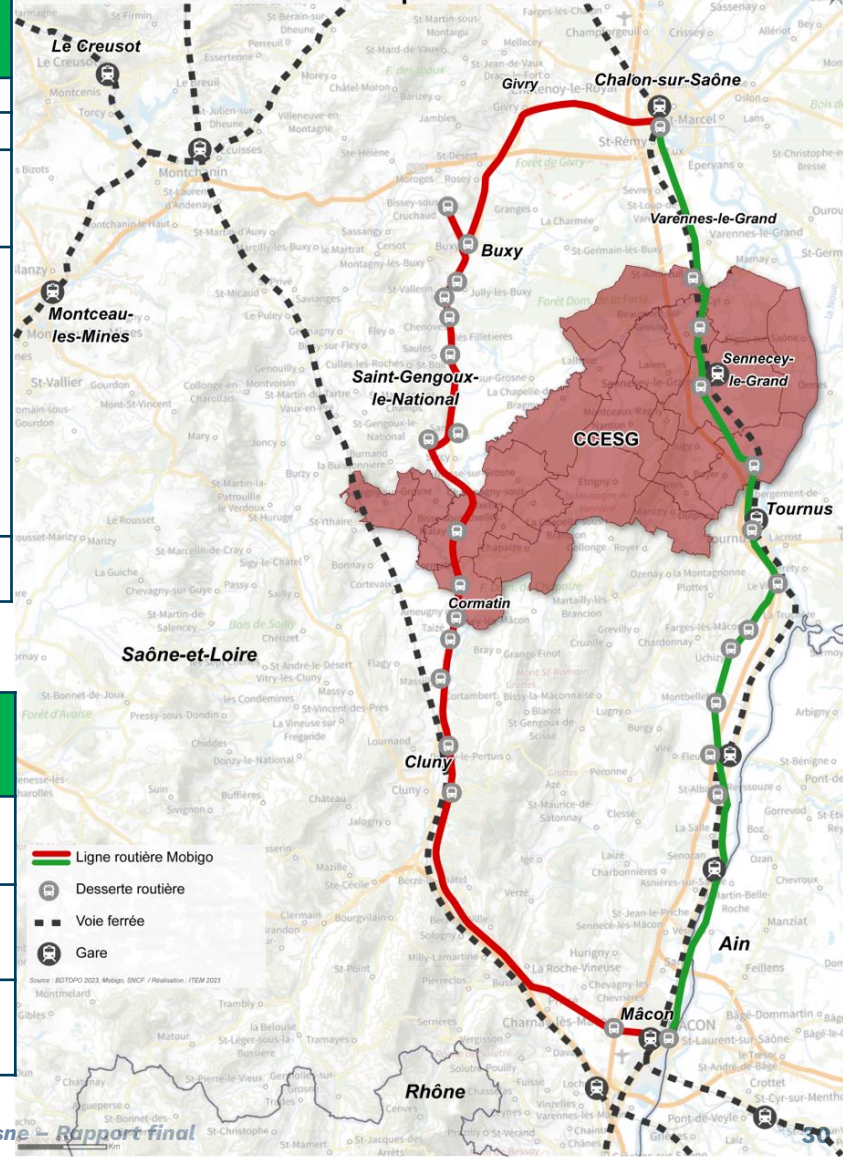
Solliciter la Région afin de renforcer le niveau de services sur les 2 lignes régulières Mobigo (LR701 et 714)

📌 Détail de l'action (suite)

L'offre actuelle de transport collectif :

Nom de la ligne / caractéristiques	LR 701 Mâcon <> Cluny <> Chalon-sur-Saône	LR 714 Mâcon <> Tournus <> Chalon-sur-Saône
Amplitude annuelle	Toute l'année	Toute l'année
Nbre de jour / semaine	Lundi > dimanche	Lundi > samedi
Amplitude horaire	05h22 – 23h32 <i>(mais dernier retour de chalon 18h40)</i>	09h59 – 16h33
Nombre services / Sens / jour	En semaine : <ul style="list-style-type: none"> 6 à 9 services vers Mâcon 6 à 11 services vers Chalon-sur-Saône Week-end : <ul style="list-style-type: none"> Samedi : 5 à 8 services dans les deux sens Dimanche : 4 à 6 services dans les deux sens 	En semaine et samedi : <ul style="list-style-type: none"> 1 A/R depuis Mâcon vers Chalon-sur-Saône en desservant le territoire
Communes desservies sur le territoire	2 communes 7 % de la population	4 communes 41 % de la population

La structure du réseau de transport de la CCESG



L'évolution de l'offre souhaitée à la suite des ateliers de concertation :

Nom de la ligne	LR 701 Mâcon <> Cluny <> Chalon-sur-Saône	LR 714 Mâcon <> Tournus <> Chalon-sur-Saône
Public(s) à prioriser pour l'amélioration	Actifs et lycéens	Actifs et lycéens
Nombre de services quotidiens supplémentaires souhaités	2 services par sens	1 service plus tôt le matin 1 service plus tard le soir
Sens de circulation à prioriser	Dans les deux sens (vers Chalon et Mâcon)	Dans les deux sens (vers Chalon et Mâcon)

Porter auprès de la Région BFC une augmentation du nombre de trains desservant la Halte Ferroviaire de Sennecey

↳ Constats du diagnostic

- Un niveau de service peu attractif par rapport à Tournus (5 services / sens contre 16 à Tournus)
- Seul 11 % des répondants se déplacent régulièrement en train
- Une offre ferroviaire perçue positivement par 12 % des répondants, 14 % des élus pour des déplacements occasionnels et 22 % pour des déplacements réguliers

↳ Objectif

Améliorer l'offre TER afin de mieux répondre aux besoins des habitants, en particulier pour les usagers réguliers (actifs, lycéens et étudiants), et pour des déplacements plus occasionnels

↳ Détail de l'action

1/ Augmenter le nombre de services s'arrêtant sur la halte ferroviaire de Sennecey, aussi bien dans le sens Tournus > Chalon que Chalon > Tournus (actuellement 5 services / sens en desserte de la halte, pour 16 services / sens en gare de Tournus)

L'évolution de l'offre ferroviaire souhaitée à la suite des ateliers de concertation :

- Concernant les sens de circulation à prioriser, les attentes sont partagées entre un renforcement des services dans les 2 sens et une priorisation plutôt en direction de Chalon-sur-Saône le matin.
- Une attente exprimée sur l'augmentation des amplitudes horaires.
- Les cibles à prioriser sont les actifs, les lycéens et les jeunes de manière générale.

Une augmentation du nombre de services qui s'appuie uniquement sur des trains déjà en circulation, afin de limiter les coûts supplémentaires :

Les temps de trajets ne seront augmentés qu'à la marge :

- Un trajet avec les trains direct Mâcon <> Tournus <> Chalon dure 33 minutes, contre 40 minutes pour ceux effectuant 3 arrêts supplémentaires à Senozan, Fleurville-Pont-de-Vaux et Sennecey-le-Grand.
- Intégrer la desserte en gare de Sennecey sur les trains « direct » augmenterait de 2 minutes le temps de trajet, soit un parcours de 35 minutes.



↳ Acteurs

- **CCESG** : Lobbying auprès de la Région pour l'augmentation du nombre de trains s'arrêtant à Sennecey
- **Région BFC** : Cheffe de file en tant qu'AOM régionale

↳ Coûts

- Pas de coûts directs pour la CCESG.
- Les évolutions de l'offre seront à supporter par la Région en tant qu'AOM Régionale.
- L'arrêt en halte de Sennecey de trains déjà en circulation impliquera des coûts supplémentaires limités, mais plutôt une réorganisation du plan de transport.

↳ Suivi des mesures

- Augmentation du nombre de services en gare de Sennecey
- Evolution de la fréquentation de la halte ferroviaire
- Evolution du nombre d'abonnés TER sur le territoire

Faisabilité

Simple Complexe

1	2	3	1	2	3	1	2	3
---	---	---	---	---	---	---	---	---

Technique
Financière
Coordination des acteurs

Porter auprès de la Région BFC une augmentation du nombre de trains desservant la Halte Ferroviaire de Sennecey

📌 Détail de l'action (suite)

2/ Dans un premier temps, il s'agira de porter l'ajout de 2 services TER pour chaque sens de circulation aux horaires les plus plébiscités lors des ateliers de concertation afin d'évaluer l'impact sur la fréquentation :

- Dans le sens vers Chalon-sur-Saône, 2 arrêts à effectuer le matin aux alentours de 06h30 du lundi au samedi et de 10h30 tous les jours (passage en gare de Tournus à 06h24 et 10h24) ;
- Dans le sens depuis Chalon-sur-Saône, 2 arrêts à effectuer l'après-midi aux environs de 15h30 et de 19h30 tous les jours (Départ de Chalon à 15h23 et 19h23)

Les tranches horaires à prioriser pour un renforcement de l'offre ferroviaire pour les participants aux ateliers de concertation :

Nombre de trains /heure en semaine	5-6h	6-7h	7-8h	8-9h	9-10h	10-11h	11-12h	12-13h	13-14h	14-15h	15-16h	16-17h	17-18h	18-19h	19-20h	20-21h	21-22h	22-23h	23-24h
Sens Mâcon / Chalon																			
S'arrêtant à Sennecey	3	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
S'arrêtant à Tournus		1	1	2	1	1	1	1	2	1	1	1	2	2	1	1	1		
Sens Chalon / Mâcon																			
S'arrêtant à Sennecey	3	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
S'arrêtant à Tournus		2	2	1	1	1	1	2	1	1	1	1	2	2	1	1	1		



Demande de priorité 1



Demande de priorité 2



Demande de priorité 3



Pas de souhait de renforcement de l'offre

Aménager la halte ferroviaire de Sennecey comme le point central de l'intermodalité à l'échelle de la CCESG en lien avec le programme PVD

Constats du diagnostic

- Des cheminements modes actifs peu attractif pour se rendre en gare
- Un manque de prise en compte de l'intermodalité : absence de stationnement vélo sécurisé pour de la longue durée, stationnement voiture rudimentaire, pas de connexion avec la LR 714

Objectif

S'appuyer sur la halte ferroviaire de Sennecey-le-Grand pour construire un espace d'intermodalité afin de connecter les offres et les rendre plus lisibles

Détail de l'action

1/ Aménager la halte ferroviaire de Sennecey-le-Grand en tant que pôle d'échange multimodal

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

- La question du stationnement automobile ;
- Le rabattement vélo : les aménagements cyclables en rabattement et le stationnement sécurisé ;
- Les rabattements piétons depuis le centre-bourg et la qualité des cheminements au sein du PEM pour l'accès aux quais (dans étude PVD) ;
- Le lien avec une ligne routière de bus et/ou de car si une ligne passe à proximité ;
- La qualité de l'information multimodale.



Pôle d'échange de la Loupe (CC Terres de Perche, 28, 14 200 habitants), inauguré en 2022.

En lien avec le programme Petite Ville de Demain, le secteur de la gare sera valorisé, de même que l'ancien bâtiment.

L'implantation de services mobilité sur ce lieu renforcerait le rôle central de la halte ferroviaire pour les déplacements en lien avec le territoire (bâtiment livré second trimestre 2025).

Acteurs

- **CCESG** : Cheffe de file en tant qu'AOM locale
- **Commune de Sennecey, Région, Gare et Connexions ...** : Partenaires techniques & Financiers

Coûts

- +/- 140 k€ pour le stationnement (voiture et vélo), ce qui permettra de libérer les cheminements, et pour l'information multimodale
- Un coût excluant les travaux liés au bâtiment de la gare

Suivi des mesures

- Fréquentation de la halte ferroviaire
- Evolution de la part modale des transports en commun
- Taux d'occupation du parking de la halte
- Taux d'occupation de la consigne à vélo

Faisabilité

Simple Complexe

1	2	3
---	---	---

Technique

1	2	3
---	---	---

Financière

1	2	3
---	---	---

Coordination des acteurs

 **Détail de l'action (suite)**

Aménagement du PEM de la halte ferroviaire de Sennecey



- Stationnement à établir sur la voirie sur la rue de la Gare pour ne pas entraver les piétons
- Accès à la halte ferroviaire à requalifier pour favoriser les déplacements des modes actifs (zone 30 et cohabitation pour cycles)

Coût : +/- 6 k€ pour le marquage de 30 places sur la voirie



Consigne à vélo à créer afin de favoriser l'intermodalité vélo-train

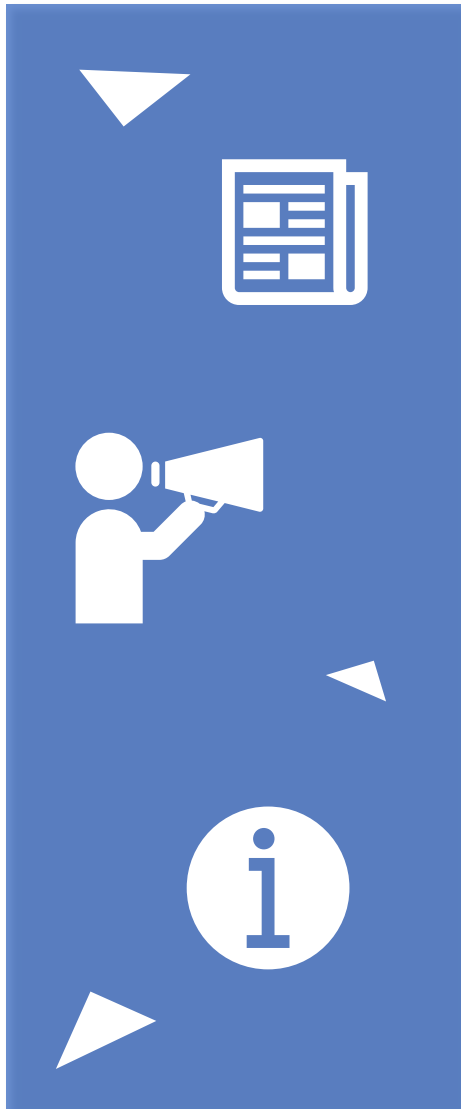
Coût : +/- 25 k€ pour une capacité de 15 place (intégré dans l'action 13)



- Stationnement à réorganiser avec enrobage, marquage et 5 places de covoiturage à matérialiser (+/- 100 k€)
- Information multimodale à afficher (+/- 10 k€)

Coût : +/- 110 K€, hors bâtiment de la gare





Enjeu 2 : Développer et rendre plus visible la communication / information sur l'offre de mobilité

👉 **Constats du diagnostic**

- Un manque de connaissance de l'offre de mobilité chez les habitants et les élus :
- Environ 85 % des répondants et des élus ont exprimé un intérêt notable pour le renforcement de l'information et de la communication sur les offres de mobilité

👉 **Objectif**

Centraliser l'information sur les offres de mobilité afin d'améliorer la connaissance de l'ensemble des solutions de déplacement parmi la population, favorisant ainsi leur utilisation et orientant les individus vers des comportements plus durables.

👉 **Détail de l'action**

1/ Créer un guide mobilité reprenant l'ensemble des offres de mobilité (tous les modes et proposées par tous les acteurs) **et à destination de toutes les cibles :**

- **Élaborer un guide en intégrant une approche multimodale** (voiture particulière ou partagée, transports en commun, services vélo, covoiturage, mobilité solidaire, lignes scolaires ouvertes à tous, ...) **avec une cartographie de l'offre** de transports en commun, des itinéraires cyclables, des aires de covoiturage,
- Le guide devra renvoyer dans certains cas vers la plateforme régionale Mobigo ou autres, existantes...
- Mettre en évidence les avantages procurés par les modes de transport alternatifs (coût, bienfaits sur la santé, l'environnement, ...).

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 CCESG avec une page « répertoire » spécifique.

3/ Uniformiser et renforcer la communication entre les acteurs

- La communication sur la mobilité au sein de la CCESG est actuellement limitée. Il est essentiel que la communication proposée par les différents acteurs du territoire, qu'il s'agisse des collectivités, des prescripteurs sociaux ou de l'Office de Tourisme, soit plus significative, qualitative et unifiée dans l'intérêt des habitants/visiteurs.

👉 **Acteurs**

- **CCESG** : Pilote et maître d'ouvrage de l'action (en collaboration avec l'ensemble des partenaires : communes, Régions, CD, partenaires associatifs ...)
- **Région, CD 71, Communes, partenaires associatifs, prescripteurs sociaux ...** : Partenaires techniques pour la mise à disposition de l'information & Relais de l'information

👉 **Coûts**

- Si maquettage par une agence externe d'un document type livret : +/- 10 k€
- Création d'un site web dédié : +/- 5 k€
- Impression du guide pour distribution : +/-3 k€ pour 1000 exemplaires
- Prévoir 0,15 ETP pour l'année de première création du guide, puis suivi ponctuel

👉 **Suivi des mesures**

- Nombre de guides papiers distribués
- Nombre de téléchargement du guide ou de connexions sur les pages internet
- Evolution de la fréquentation des services

Faisabilité
 Simple Complexe

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

Créer un guide / plateforme de la mobilité à l'échelle de la CCESG

📌 Détail de l'action (suite)

Pour aider la CCESG à organiser son répertoire, plusieurs exemples ont été étudiés et comparés, incluant trois formats papier/imprimable et un site internet dédié.



Territoire	CC Baronnie en Drôme Provençale	CC du Thouarsais	CC Commercy Void Vaucoeurs	Le Pays d'Alençon
Type répertoire	Livret à imprimer ou télécharger	Livret à imprimer ou télécharger	Livret à imprimer ou télécharger	Site internet dédié
Un sommaire	oui	non	oui	Page d'accueil avec menu
Nombre de pages / format	16 pages / format A4	11 pages / format A4	12 pages / format A4	8 sous menus
Présentation du territoire	non	non	Oui avec carte de l'offre TC	non
Offre présentée	Modes actifs, TC, TAD, Tiers-Lieux/ coworking, covoiturage, autopartage, mobilité solidaire, bornes de recharge électrique	Mode actifs, plan vélo & services associés, TC, TAD, mobilité inclusive, covoiturage, carburants alternatifs	TC, TAD, Mode actifs, covoiturage, bornes de recharge électrique	Cars & bus, trains, location de 2 roues et voiture, covoiturage, taxi, accès permis de conduire, vélo via renvoi sur calcul d'itinéraire régional
Carte de l'offre	Oui avec un plan de l'offre multimodale sur une double page	Oui (dont plan vélo, plan TC local et plan avec liaisons extérieures)	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	Non renvoi sur autre site alors que le téléchargement serait aisé
Comparatif (tarif, temps, ...) entre les modes	Oui	Non	Non	Renvoi sur le calculateur régional
Sensibilisation	Oui	Très limitée	Limitée	Non
A qui s'adresser pour en savoir plus ?	Oui (nombreux contacts et renvoi web)	Oui (nombreux contacts et renvoi web)	Oui (nombreux contacts et renvoi web)	Oui (téléphone conseiller en mobilité et renvoi web)
Les « plus » du répertoire	Focus sur l'autosolisme et son coût, des conseils & recommandations pour améliorer sa mobilité.	Quiz « A vous de jouer ! »	Information sur les aides : achat VAE, obtention du permis de conduire, Bons de Transport, prime à la conversion	-

Créer un guide / plateforme de la mobilité à l'échelle de la CCESG

Detail de l'action (suite)

TRAINS ET AUTOCARS RÉSEAU TER SNCF

Voyager en train, c'est du temps gagné !

Le train, c'est :

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

Mais habite Chânon, et travaille à Tours
Pour 5€ rousés, j'ai prévu le train à 7h09 et repars de Tours à 17h30.
Pour gagner du temps, Mare prend son vélo entre son lieu d'habitation et la gare de Chânon puis entre la gare de Tours et son lieu de travail.

Zoom : Accès plus

- « Accès Plus » est un service gratuit d'accueil en gare et d'accompagnement au train. Ce service personnalisé s'engage à faciliter l'organisation du voyage des clients en situation de handicap. Informations au 0930 140 650 (0114€/min TTC) ou sur www.accessibilite.sncf.com
- La gare de Chânon est également accessible aux personnes à mobilité réduite (accès de plain-pied, signalétique adaptée...).

Le service-voies

- 48 minutes, c'est en général le temps nécessaire au train pour aller Chânon au centre ville de Tours.
- Le Comité Local d'Animation et de Développement (CLAD) de Développement du Territoire (CLAD) de la ligne TER Tours-Chânon se réunit régulièrement afin de discuter de la qualité de l'occupation des voies.
- Le CLAD veut ouvrir ses portes à qui le souhaite et propose un atelier de concertation publique afin que les habitants puissent partager leurs idées et leurs attentes.
- Site internet : www.ter.sncf.fr/centre
TER Centre : 0 900 63 99 23, du lundi au samedi de 6h à 21h

Informations pratiques

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

Où m'informer ?

- Gare de Chânon : Lundi au vendredi : 6h-20h00 Samedi : 6h-10h00 Dimanche et jours fériés : 13h25-20h00
- Gâtchet de la gare de Chânon : Lundi au vendredi : 6h00-18h30-20h40 Samedi : 6h-10h-13h-14h40-20h30 Dimanche et jours fériés : 13h30-20h40

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

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

Vos lignes et services près de chez vous

À chaque besoin et chaque trajet...

sa solution!

- St-Julien / route de Thairy : vélo sur près de 50% de voies sécurisées / St-Julien / Le Gallien. **Je me rends à Pôle emploi ou à la Mission Locale.** Gratuit / 7 min.
- Valleiry arrêt Valleiry Espace Fol tpg ligne N / Viry-Chef-Lieu. **Je vais à la MJC de Viry.** 1,60€ / 16 min.
- Vulbens : Je prends un passager via Klaxit ou covoiturage-lemans.org / ArchParc. **Je vais travailler à ArchParc en voiture et souhaite partager les frais.** Je gagne jusqu'à 12€/Semaine / 20 min.
- Savigny navette Proxigem / Valleiry. **Je dois aller à Valleiry mais le bus ne passe pas par chez moi.** 6€ aller-retour / 10 min.
- Gare de St-Julien : train gare d'Annonasse bus Tango arrêt Lycée Jean-Monnet Maison des adolescents à Veretz-Monthoux. **Je veux aller à la Maison des adolescents.** 3,90€ + 1,60€ / 32 min.
- Archamps place de l'Église arrêt Pont de Combe tpg ligne M arrêt St-Julien SNCF / St-Julien centre-ville. **Je me rends à St-Julien pour faire des achats.** 1,60€ / 28 min.
- Feighes en voiture / P-R gare de St-Julien bus tpg D arrêt Lancy-Pont-Rouge Lancy (canton de Genève). **Je veux travailler tous les jours à Lancy.** Leman Pass 96€/mois (P-R gratuit) / 40 min.

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

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

COVOITURAGE

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

Les aires existantes

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

Aire de covoiturage

Le groupe facebook

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

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

A) 15 €
B) 23 €
C) 32 €
D) 41 €

www.thouars-communauté.fr/TER-RDS-Covoiturage
www.facebook.com/groups/369372363592207/?ref=bookmarks

Exemple présentation covoiturage avec quiz sur le répertoire du Thouarsais

Proposer un programme de sensibilisation des entreprises à la mobilité durable

↳ Constats du diagnostic

- Un manque de connaissance de l'offre de mobilité des habitants et des acteurs du territoire
- 91 % de part modale de la voiture chez les actifs du territoire .
- 5 entreprises sur le territoire ont plus de 50 salariés

↳ Objectif

Favoriser un changement de comportement en proposant des solutions personnalisées, notamment pour limiter l'autosolisme et les coûts liés à la mobilité pendulaire des actifs, tant pour les trajets domicile-travail que pour les déplacements professionnels.

↳ Détail de l'action

1/ Proposer un accompagnement collectif aux mobilités alternatives :

Organiser des réunions de sensibilisation à la mobilité durable (telles que des café-mobilité, des ateliers, incitation au covoiturage, des essais de VAE, etc.), **voir informer sur la mise en place de plan de Mobilité Entreprise** en ciblant d'abord les employeurs comptant plus de 50 salariés (5 établissements identifiés sur la CCESG) et ceux regroupés sur des ZA

Encourager la mise en place du « forfait mobilité durable » (jusqu'à 700 €/personne /an exonérés d'impôts et de cotisations sociales pour déplacement domicile travail en TC, covoiturage, vélo...)

Promouvoir la participation à des Challenges mobilité : « Au travail, j'y vais autrement », « Challenge Mobilité Bourgogne-Franche-Comté », ...

Promouvoir le programme CEE Objectif Employeur Pro-Vélo (OEPV). Il vise à accompagner 4 500 employeurs dans le développement d'une culture vélo au sein de leurs établissements et la promotion de la mobilité active parmi leurs salariés.

- Ce programme propose un accompagnement sur mesure par des experts, comprenant un autodiagnostic et des conseils personnalisés pour améliorer la politique cyclable de l'entreprise. Les employeurs peuvent ensuite utiliser une prime (4 à 8 K€) pour mettre en œuvre des services disponibles dans le catalogue du programme (+/- 15 actions finançables).



↳ Acteurs

- **CCESG** : chef de fil CCESG en tant qu'AOM locale pour une action de conseil en mobilité

↳ Coûts

- **Pour la CCESG prévoir environ 0,15 ETP, soit +/- 7 k€ pour une action globale de conseil en mobilité** auprès des entreprises mené en interne ou déléguée à une structure associative...

↳ Suivi des mesures

- Nombre d'entreprises sensibilisées et évolution du nombre de salariés concernés
- Nombre d'actions menées
- Taux de concrétisation vers des actions (PDME, forfait mobilité, participation au challenge...)
- Evolution des parts modales des actifs dans les déplacements domicile-travail

Faisabilité

Simple Complexe

1 2 3

Technique

1 2 3

Financière

1 2 3

Coordination des acteurs

👉 Détail de l'action (suite)

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.**

Exemples de solutions découlant de PDME

- Mise en réseau des salariés / agents pour faciliter la pratique du covoiturage
- Places de stationnement réservées aux covoitureurs
- Mise à disposition de kits vélo (vêtements de pluie, réparation, éclairage), de vestiaires, douches...
- Mise en place de stationnement vélos abrités et sécurisés
- Stage d'éco conduite
- Achat de vélos électriques pour certains déplacements professionnels
- Déploiement d'une borne de recharge pour véhicule électrique
- Télétravail
- Challenge au travail sans voiture 1 jour par semaine



Grand Besançon Métropole

(196 000 hab- dép 25)



Lors des RDV de la transition, GBM a organisé un atelier axé sur la mobilité, intitulé « Accompagner vos collaborateurs dans leurs déplacements : solutions et avantages pour une mobilité durable ».

4 sujets étaient proposés : le télétravail – les NAO, plan de mobilité employeur et forfait de mobilité durable – déplacements professionnels – mobilité active et changement des comportements de mobilité au travail.

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.



Grand Anancy



L'agglomération du Grand Anancy

finance des animations à destination des salariés en partenariat avec les entreprises du territoire. Ils proposent : une calculatrice de la mobilité pour réaliser les simulations d'économie en passant sur un autre mode de transport que la voiture, de tests de VAE et trottinettes électriques et une présentation de tous les accessoires qui sécurisent le déplacement à vélo pour améliorer la visibilité à vélo.



Enjeu 3 : Développer les solutions alternatives à l'automobile

👉 Constats du diagnostic

- Aucune aire formelle présentes sur le territoire, et pas de projets identifiés dans le Schéma Régional des aires de covoiturage
- 3 aires informelles identifiées par les élus et 2 aires aux échangeurs autoroutiers
- 83 % des élus souhaitent développer des aires de covoiturage sur le territoire

👉 Acteurs

- CCESG** : Partenaires techniques et/ou financiers
- Communes, Départements 71 et APRR** : maître d'ouvrage des aires selon la domanialité.

👉 Objectif

Limiter l'autosolisme en proposant un maillage cohérent d'aires de covoiturage et en aménageant des points de rencontre de mobilité afin de favoriser l'intermodalité sur les aires centralisant et connectant d'autres solutions de mobilité

👉 Détail de l'action

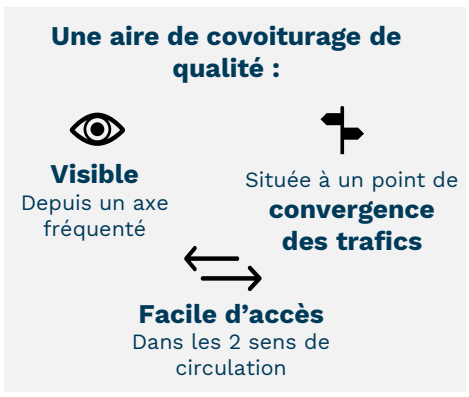
1/ Développer le maillage d'aire de covoiturage et leur signalisation

👉 Coûts

- Coût total pour l'aménagement des 9 aires de covoiturage : +/- 445 k€** (signalisation et équipement, hors aménagement de cheminement etc...), dont 290 k€ pour l'aménagement des aires aux échangeurs autoroutiers hors territoire.

Les principaux nœuds routiers du territoire et les sorties d'agglomération sont des emplacements stratégiques pour accueillir de nouvelles aires. Les espaces de stationnement existants sont privilégiés afin de limiter la consommation foncière.

Des outils techniques (plan de repérage) et juridiques du PLU (ex : emplacements réservés) peuvent être mobilisés pour les acquisitions foncières nécessaires à la création de nouvelles aires.



👉 Suivi des mesures

- Nombre d'aires et de places de covoiturage créés
- Taux d'occupation des aires
- Evolution de la pratique du covoiturage chez les actifs

Sur la CCESG, il s'agira :

- D'augmenter la capacité de stationnement aux échangeurs autoroutiers et officialiser l'aire de l'échangeur n°27 (Tournus) ;
- D'officialiser les 3 aires de covoiturages informelles identifiées à Sennecey-le-Grand, Cormatin et Mancey (un nouvel emplacement à prévoir pour celle de Cormatin) ;
- De créer 4 nouvelles aires, identifiées en atelier de travail, à Saint-Cyr, Nanton, la Chapelle-de-Bragny et Bresse-sur-Grosne
- En complément, créer 5 places de covoiturage sur la halte ferroviaire de Sennecey (coût pris en compte dans l'action 3)



Faisabilité

Simple Complexe

1 2 3 1 2 3 1 2 3

Technique Financière Coordination des acteurs

Densifier le réseau d'aires de covoiturage et aménager certaines comme des « point de rencontre des mobilités »



👉 Détail de l'action (suite)

2/ Aménager 2 d'entre elles en point de rencontre des mobilités pour connecter les offres de mobilités

L'objectif est de ne pas créer ces PRM sur des espaces vierges afin de ne pas augmenter les coûts d'investissements et pour l'artificialisation des sols, dans une optique de préservation de l'environnement.

Proposer un espace au plus proche des offres actuelles (ex : point d'arrêts TC, aire de covoiturage) afin de ne pas modifier les habitudes.

2 points de rencontre des offres de mobilité identifiés lors des ateliers de concertation :

- L'aire informelle de Sennecey-le-Grand le long de la RD906, à proximité de l'hôtel de ville ;
- L'aire à signaler à Cormatin sur le parking du Bois Denier, au niveau du croisement entre les RD 14 et RD 981.

En complément du jalonnement et de la signalisation des places, des aménagements supplémentaires à prévoir sur ces deux aires :

- Disposer d'une information multimodale complète ;
- Des cheminements pour les modes actifs qualitatifs pour l'accès ;
- Des box individuels pour le stationnement sécurisé des vélos ;
- Aménager les arrêts de transport en commun à proximité aux normes pour les PMR.

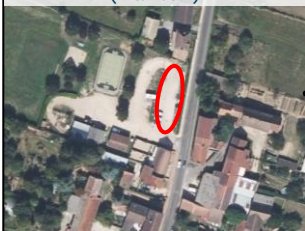


Aire de covoiturage à Bray-Saint-Aignan (CC Val de Sully, 45) en connexion avec différents modes de déplacement

Densifier le réseau d'aires de covoiturage et aménager certains comme des « point de rencontre des mobilités »

➤ Détail de l'action (suite)

Terrain de sport (Nanton)



Impasse de Chassignole (La Chapelle-de-Bragny)



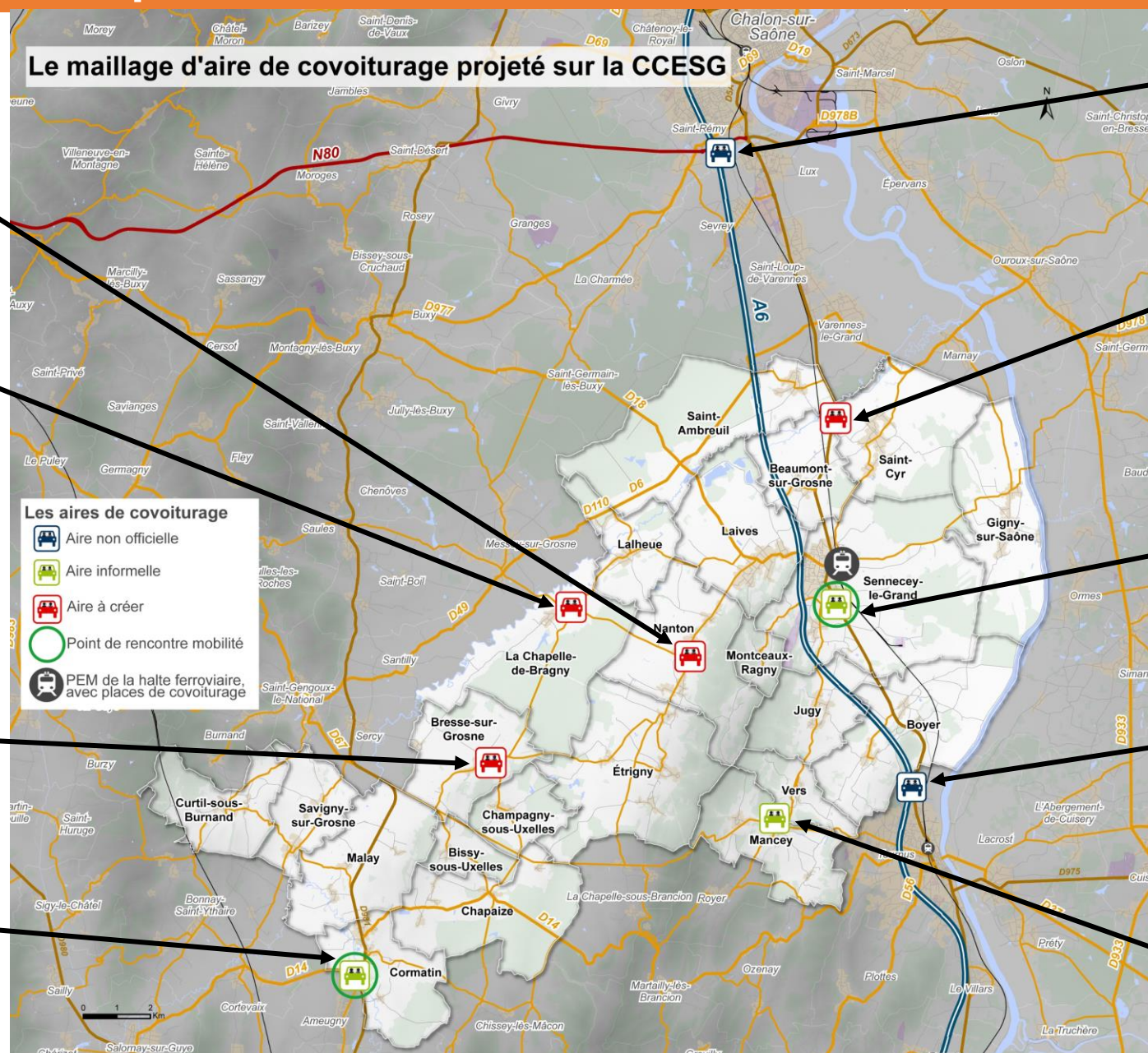
RD6, à proximité du lavoir et du château (Bresse-sur-Grosne)



Parking du Bois Denier (Cormatin)



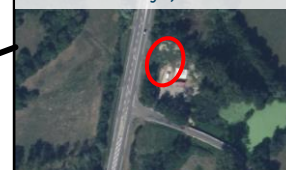
Le maillage d'aire de covoiturage projeté sur la CCESG



Aire de l'échangeur n°26 (Chalon-sur-Saône)



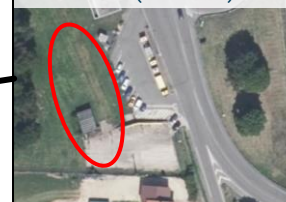
Intersection RD906 - Route de Ruère (Saint-Cyr)



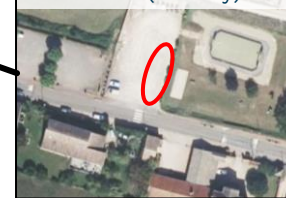
Parking près de la RD906 (Sennecey-le-Grand)



Aire de l'échangeur n°27 (Tournus)



Parking en face de la Mairie (Mancey)



Densifier le réseau d'aires de covoiturage et aménager certaines comme des « point de rencontre des mobilités »

👉 Détail de l'action (suite)

N°	Aire de covoiturage	Capacité	Opération	Coût estimatif
1	Sennecey-le-Grand Parking le long de la RD906	15 places	A officialiser, signaler et développer en tant que point de rencontre des mobilités (info multimodal, stationnement vélo, ...)	Total estimé : +/- 12,5 k€
2	Cormatin Parking du Bois Denier	8 places	A officialiser, signaler et développer en tant que point de rencontre des mobilités (info multimodal, stationnement vélo, 2 arrêts TC...)	Total estimé : +/- 42 k€
3	Saint-Cyr Antenne téléphonique, intersection RD906 - Route de Ruère	20 places	A créer	Total estimé : +/- 71 k€
4	Bresse-sur-Grosne Le long de la RD6, près du château	5 places	A créer	Total estimé : +/- 8,5 k€
5	Chalon-sur-Saône Aire de l'échangeur n°26	80 places (40 actuellement)	A agrandir, à officialiser et à signaler	Total estimé : +/- 150 k€
6	Tournus Aire de l'échangeur n°27	45 places (8 actuellement)	A agrandir, à officialiser et à signaler	Total estimé : +/- 140 k€
7	Mancey Parking de la mairie	5 places	A officialiser et à signaler	Total estimé : +/- 2 k€
8	La Chapelle-de-Bragny Impasse de Chassignole	8 places	A officialiser et à signaler	Total estimé : +/- 2,5 k€
9	Nanton Terrain de sport	10 places	A officialiser et à signaler, mise en enrobé du stationnement	Total estimé : +/- 16,5 k€

7 Favoriser le recours au covoiturage

1/2

1 2 3

1 = très prioritaire
5 = non prioritaire

👉 Constats du diagnostic

- 81 % des répondants ne connaissent pas suffisamment bien la plateforme Mobigo Covoiturage
- Les 2/3 des répondants ne pratiquent jamais le covoiturage
- 1/4 des répondants ne convoitent pas car ils ne connaissent personne avec qui covoiturer

👉 Objectif

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

👉 Détail de l'action

1/ Choisir la ou les plateforme(s) répondant le mieux aux attentes et la faire connaître (via les actions 4 sur le Guide mobilité et 5 sur le conseil en mobilité auprès des établissements)

- Faire la promotion de l'outil régional de covoiturage Mobigo (lié à l'opérateur mobicoop) qui assure la mise en relation pour les déplacements domicile-travail, pour les loisirs, qui permet de créer des communautés (habitants d'un même secteur, salariés d'une même entreprise ou zone d'activités...).
- Promouvoir directement l'une ou des plateformes de mise en relation d'opérateurs nationaux pour le covoiturage de « courtes distances » et du « quotidien » : Mobicoop, Karos , blablacar Daily...
- Faire la promotion d'alternative locale comme le réseau TootOtoor qui est une application solidaire pour mieux vivre ensemble en local (entre aide humaine, prêt de matériel, ...) et peut permettre de répondre à du covoiturage local ponctuel.



👉 Acteurs

- **CCESG** : Chef de file en tant qu'AOM locale
- **Région BFC et opérateurs de covoiturage** : Partenaires techniques

👉 Coûts

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

👉 Suivi des mesures

- Evolution de la part modale du covoiturage, notamment dans les déplacements pendulaires
- Nombre de trajet proposés / trajets réalisés sur le territoire sur la plateforme retenue

Faisabilité

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

7 Favoriser le recours au covoiturage

2/2

👉 Détail de l'action (suite)

2/ Mettre en place une incitation financière au covoiturage subventionnée par la CCESG

- Il s'agira de proposer le paiement d'une partie des frais d'un trajet réalisé.
- Quelques options possibles :
 - Au km (exemple 0,10 € / km par passager, plafonné à une limite) ...
 - ... Ou fixe (exemple: 1 € par trajet aller-retour),
 - Un plafonnement au mois au pas (un montant maxi par usager),
 - Pour des trajets internes à la CCESG ou non ...

Les plateformes des opérateurs permettent via leur application :

- Le **partage des frais** entre les utilisateurs.
- **D'accéder au prime covoiturage du gouvernement** de 100 €
- La **participation financière des AOM locales** pour subventionner les trajets

Exemple : Communauté de communes du Grand Charolais depuis février 2024 (71 - 40 400 habitants, 44 communes) :

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

Contactez facilement les autres membres

Choisissez le point de rencontre qui vous convient

Commencez à covoiturer !

Expérimenter une ligne de covoiturage dynamique

Priorité de l'action **2,3 / 5**

Report modal

1 2 3

1 = très prioritaire
5 = non prioritaire

👉 Constats du diagnostic

- Plus de 1 450 actifs du territoire travaillent dans le Grand Chalon, et près de 530 en direction du Mâconnais-Tournegeois
- Plus de 10 000 véhicules / jour sur la RD906 en directin de Chalon-sur-Saône, et plus de 5 000 en direction de Tournus
- 83 % des élus souhaitent développer une ligne de covoiturage sur le territoire

👉 Objectif

Encourager un usage partagé de la voiture en s'appuyant sur les principaux flux routiers pour offrir une solution structurée de mobilité limitant l'autosolisme et une alternative au creux de desserte en transport collectif

👉 Détail de l'action

1/ Définir le système de covoiturage dynamique adapté :

Le covoiturage dynamique basé sur un système en temps réel constitue une variante au covoiturage classique. Le système est généralement développé par des sociétés privées (Ecov, Taxito, mobicoop...).

Il repose sur la matérialisation d'une ligne virtuelle (comme une ligne de TC) avec des arrêts de covoiturage (bornes / panneaux lumineux). Un usager se rend à un arrêt, sa destination est inscrite sur le panneau lumineux

Avec ce système en temps réel sans réservation le conducteur peut prendre un passager sur un trajet (le conducteur se substitue ainsi au véhicule de TC).

Différents niveaux de services possibles :

- Des plages horaires de fonctionnement ;
- Mise en contact spontanée aux arrêts et aussi par application mobile et validation des automobilistes ;
- Sans partage de frais ou payant avec rétribution du chauffeur par l'utilisateur ;
- Possibilité d'intégrer une garantie de retour en heure de pointe au bout de 15 min en cas de non prise en charge d'une personne, l'opérateur trouve une solution.



👉 Acteurs

- **CCESG avec collectif d'interco, voire Région** (les lignes transversant plusieurs AOM locales) : : Maitrise d'ouvrage, la ligne sortant des limites de la CCESG

👉 Coûts

- Aménagements des arrêts : +/- 90 K€ (10 K€ / arrêt)
- Frais de fonctionnement (exploitation et communication) : +/- 15 K€ / an
- Si mise en place d'une garantie de retour : +/- 20 K€/an
- **Soit, pour une expérimentation de 3 ans, 135 K€, hors garantie de retour**
- **Financements potentiels à travers le Fonds Vert « Développement du covoiturage » pour les collectivités**

👉 Suivi des mesures

- Nombre de trajets assurés selon les différentes OD possibles
- Temps moyens d'attente avant prise en charge
- Evolution de la part modale du covoiturage (données INSEE)

Faisabilité

Simple Complexe

1 2 3

Technique

1 2 3

Financière

1 2 3

Coordination des acteurs

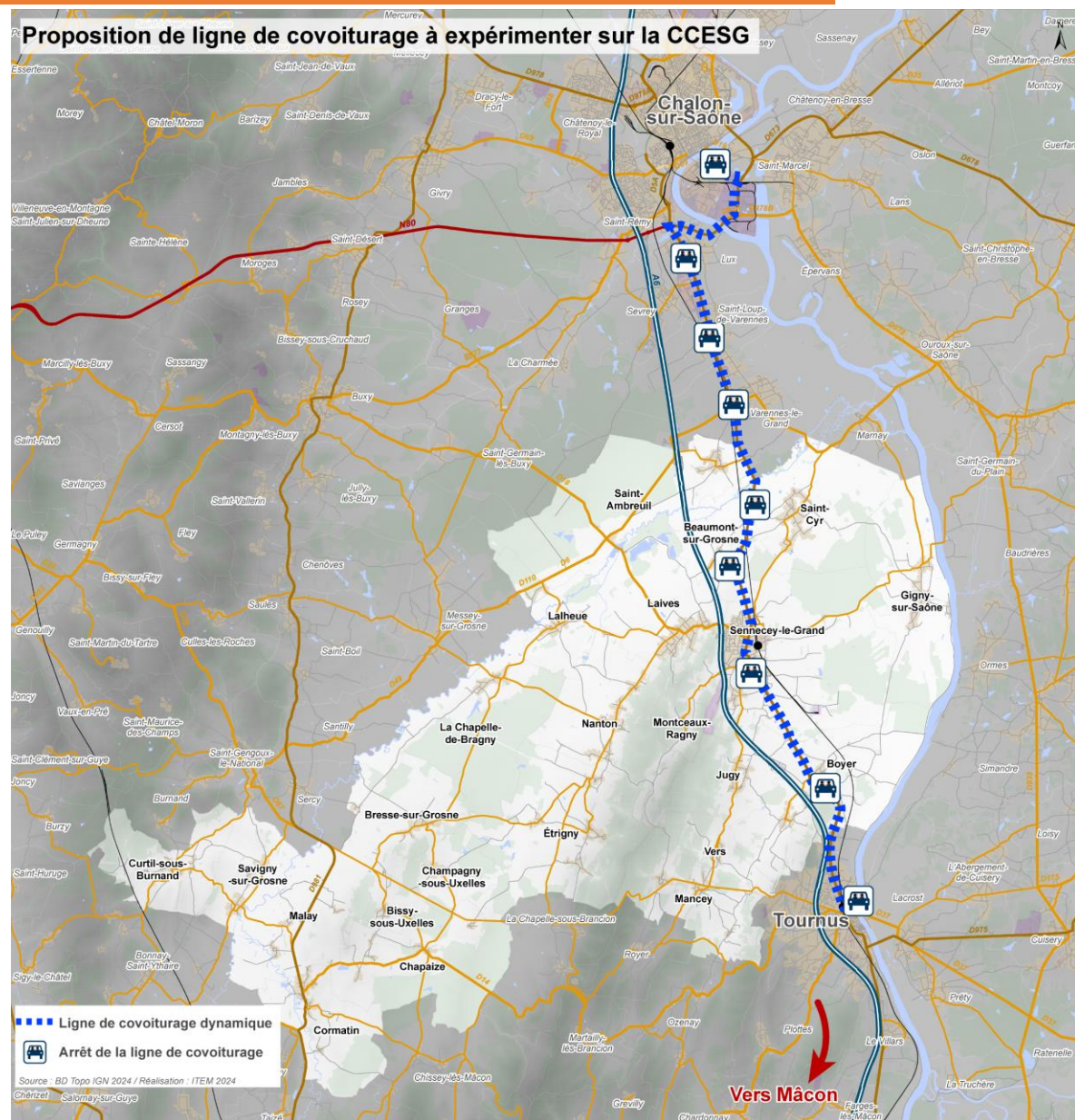
Expérimenter une ligne de covoiturage dynamique

👉 Détail de l'action (suite)

2/ Dans un premier temps, une 1ère ligne sera à expérimenter sur l'axe Tournus <-> Chalon-sur-Saône traversant la CCESG

Les détails de la ligne à expérimenter :

- Une ligne de 31 km entre Tournus, Sennecey-le-Grand et Chalon-sur-Saône.
- 9 arrêts de covoiturage seront à créer, dont 4 sur le territoire :
 - Boyer ;
 - Sennecey-le-Grand ;
 - Beaumont-sur-Grosne ;
 - Saint-Cyr.
- 4 760 habitants desservis, soit 43 % de la population de la CCESG.
- Au regard des coûts d'investissement, une période d'expérimentation à mener sur 3 ans.
- En cas de succès, un développement à étudier sur la RD 981 à l'Est du territoire entre Cluny et Chalon ou prévoir une extension vers Chalon au-delà de Tournus

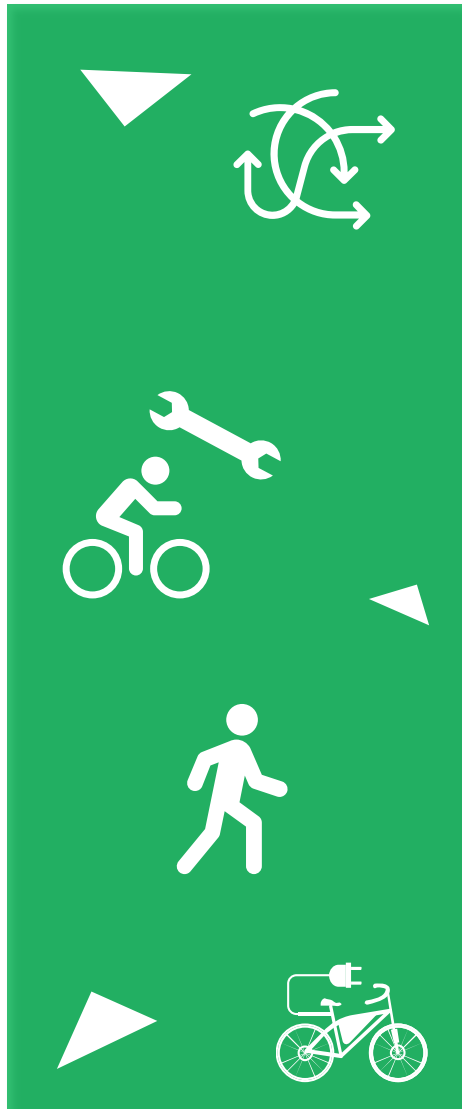


👉 Détail de l'action (suite)

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

- Une ligne de l'opérateur Ecov
- Une ligne qui relie 2 communes pôles du territoire entre lesquelles l'offre de bus est faible.
- 5 arrêts matérialisés,
- Un dispositif basé sur une application dédiée sur laquelle le passager annonce son trajet ou par SMS.
- Fonctionnement du lundi au vendredi, de 6h30 – 20h00
- Sa destination s'affiche alors sur le panneau lumineux et les conducteurs sont informés de sa présence.
- Le conducteur doit indiquer son trajet sur l'application pour être défrayé, de 0,50 € par trajet indiqué (même sans passager) et 1 € par passager transporté.
- Des départs garantis en heure de pointe si le passager n'est pas parti au bout de 20 min. Une solution à la charge de la collectivité.
- 1 567 covoiturages réalisés sur l'année 2022 ;
- Coûts : 95 K€ pour la mise en place du système (arrêt, appli locale...) + 30 K€/an pour l'animation à la charge de la CC et la garantie départ/retour.





Enjeu 4 : Développer l'infrastructure et sécuriser l'usage des modes actifs (marche et vélos)

Développer la pacification (Zone 20, Zone 30) dans les principales traversées de bourgs

👉 Constats du diagnostic

- Des traversées d'agglomération encore très « routières »
- Des vitesses des véhicules importante selon les élus aux entrées des bourgs (64 %) et dans les bourgs (50 %)

👉 Objectif

Sécuriser les principales traversées et les secteurs à enjeux (écoles, commerces...) sur des axes à forts trafics à travers des dispositifs de pacification afin d'améliorer les conditions de déplacement des piétons et des cyclistes

👉 Détail de l'action

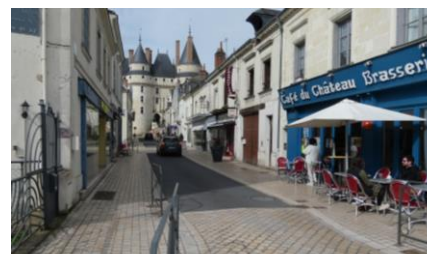
1/ Mettre en place des dispositifs de pacification via l'instauration de Zones à Modération de Vitesse (ZMV) et des aménagements contraignants physiquement les vitesses sur des tronçons à enjeux :

Il s'agira d'identifier les secteurs à sécuriser en faveur des modes actifs : traversée principale d'un bourg par une RD à fort trafic, axe à fort trafic aux abords des écoles, ...

Ensuite il s'agira de définir les réglementations adaptées en fonction du mode cible à sécuriser et du lieu (une longue traversée de bourg à 20 km/h n'est pas recommandé) :

- Les zones de modération de vitesse limitée 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 à **30 km/h, L30 ou Z30**.

Proposer des aménagements d'accompagnements selon la vocation de la voirie de type : **plateaux piétons traversant, ralentisseurs, chicanes (avec intégration de by-pass pour les cyclistes), radar pédagogique**



Zone 30 à Langeais (37)

👉 Acteurs

- **CCESG** : Appui technique voir financier auprès des communes pour les aménagements
- **Communes et Département 71** : Réalisation des aménagements en fonction de la domanialité de la voirie

👉 Coûts

- **Variable selon les projets** en termes d'aménagements de pacification (ex : une Zone 30 / Zone de Rencontre : de 1 à 50 € / ml pour des aménagements légers (écluses, chicanes ...) et jusqu'à 500 €/ml pour un réaménagement global)
- **Requalification et pacification des centre-bourgs des pôles, au regard des préconisations** : +/- 845 k€

👉 Suivi des mesures

- Nombre de traversées traitées/pacifiées
- Evolution du linéaire de zone à modération de vitesse (kilomètres par type, ...)
- Réduction des accidents des piétons et cyclistes dans les bourgs (fichiers BAAC)

Faisabilité

Simple Complexe

1	2	3	1	2	3	1	2	3
---	---	---	---	---	---	---	---	---

Technique
Financière
Coordination des acteurs

Développer la pacification (Zone 20, Zone 30) dans les principales traversées de bourgs

👉 Détail de l'action (suite) :

La CCESG a initié depuis 2023 une étude de requalification du centre-bourg de Sennecey-le-Grand (finalisation prévue en 2024) :

Sur l'Avenue du 4 septembre 1944 (RD906), il est notamment préconisé :

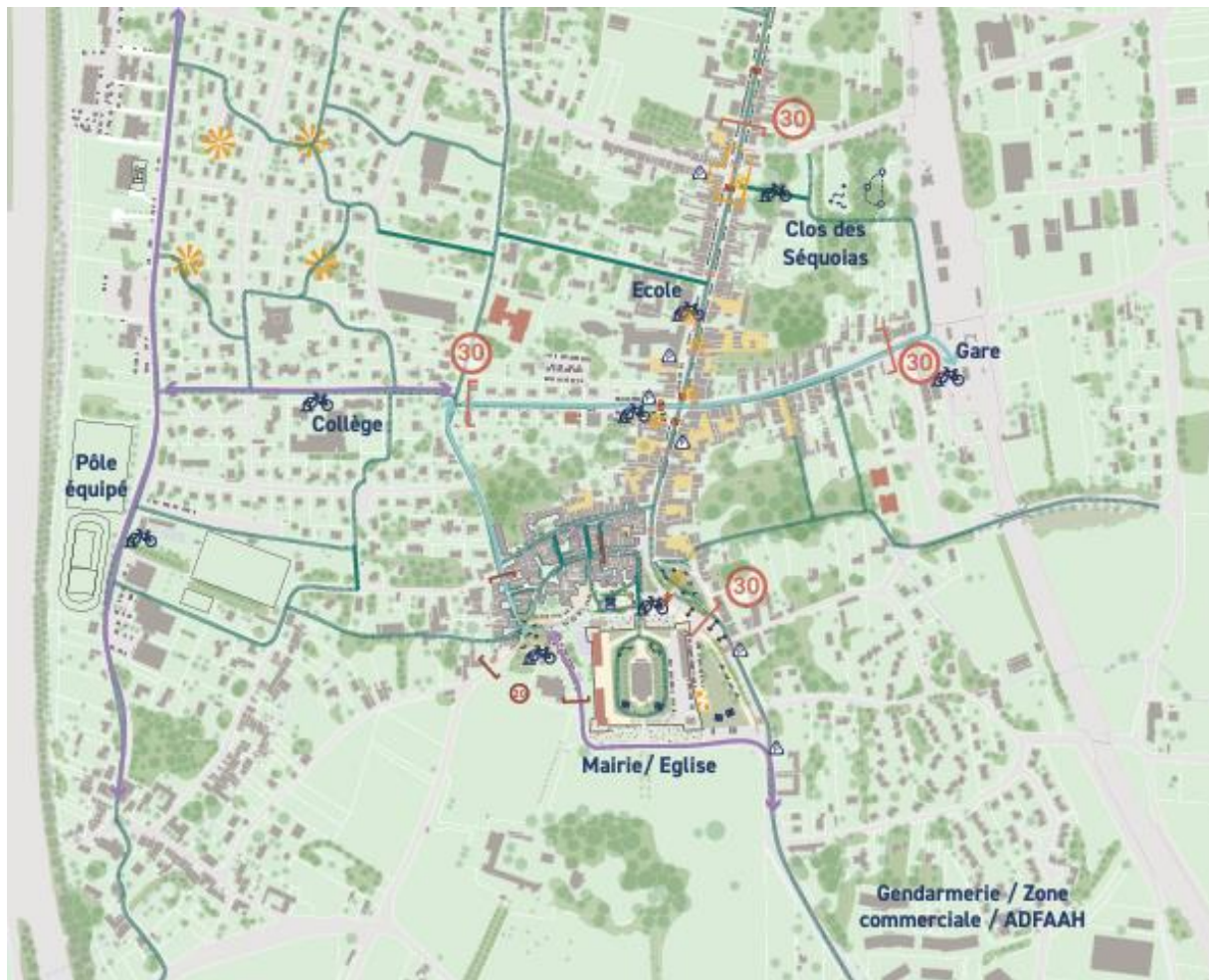
- La création de nouveaux passages piétons et une amélioration qualitative de ceux existants (pose de résine, végétalisation, ...) ;
- Le rétrécissement de la chaussée sur la RD906 en amont de la Place des Tilleuls ;
- La réalisation d'une Zone 30 entre la Place des Tilleuls et l'Impasse de la Tonne : une opération à confirmer à travers un temps de concertation avec les habitants.

Les rues de Saint-Martin et de la Gare sont envisagées en tant que vélorues (un aménagement avec limitation à 30 km/h et marquage au sol devant prioriser le cycliste face à la voiture).

La Zone de rencontre du centre ancien sera renforcée (suppression du giratoire, mobilier urbain, meilleure signalisation, ...).

En parallèle, des mesures seront prises pour bonifier le cadre de vie à Sennecey-le-Grand : végétalisation du bourg, amélioration de la signalisation du stationnement (favorisant la mise en œuvre de l'action 10), développement des maillages piéton et cyclable, implantation d'une maison des associations, aménagement de micro-espaces de convivialités, ...

Un budget total pour la requalification estimé à près de 780 k€ selon l'étude.



@Etude de requalification du centre-bourg de Sennecey-le-Grand

Développer la pacification (Zone 20, Zone 30) dans les principales traversées de bourgs

👉 Détail de l'action (suite) :

Proposition d'aménagement de pacification au centre-bourg de Cormatin :

- Il est préconisé la réalisation d'une zone 30 d'environ 760 m sur la traversée de la RD981 en agglomération, de la place de l'École jusqu'à l'intersection avec la Route de Chissey, et devant la Mairie ;
- Afin de réduire les vitesses aux niveaux des traversées, 3 plateaux traversants seront à créer au niveau de la Place de l'école, de l'intersection entre la RD981 et la rue de la Sablière et de la place de l'Eglise ;
- 2 radars pédagogiques devront être installés en amont des zones 30 afin de sensibiliser les automobilistes sur leur vitesse.

Un coût estimé à environ 65 k€, réparti comme suit :

- +/- 1 k€ pour la signalisation de la Zone 30 ;
- +/- 60 k€ pour la réalisation des plateaux piétons (+/- 20 k€ / unité) ;
- +/- 4 k€ pour l'installation de 2 radars pédagogiques (+/- 2 k€ / unité).



Limiter le stationnement anarchique ou sur trottoir dans les communes qui pénalise les piétons

Constats du diagnostic

- Des pratiques de stationnement anarchique constatées sur le terrain et par 36 % des élus de manière importante

Objectif

Annihiler le stationnement gênant pour améliorer les conditions de déplacements des piétons sur les secteurs et voiries soumis à ce type de comportement

Détail de l'action

1/ Identifier les secteurs et voiries soumises à ce type de stationnement et mettre en place une campagne de matérialisation des places

L'identification des secteurs sera réalisée non seulement dans les centre-bourgs, mais également au sein des zones résidentielles.

Une fois les voiries identifiées, elles devront faire l'objet d'une campagne de marquage en veillant à :

- Eviter le recours au « stationnement à cheval » qui empiète sur le trottoir et ne résout pas les problèmes rencontrés par les piétons ;
- Préserver les cheminements piétons, la largeur conforme d'un trottoir étant de 1,4 mètres.

2/ Accentuer le contrôle et / ou sensibiliser sur le respect des réglementations et des cheminements

- Réaliser des campagnes d'affichage sur le stationnement ;
- Réaliser des procès-verbaux de sensibilisation mettant en avant le risque encouru pour du stationnement très gênant : 135 € d'amende



Stationnement en zone résidentielle à Sennecey



Stationnement sur trottoir à Sennecey



Acteurs

- CCESG** : Mise en œuvre d'une campagne de sensibilisation à l'échelle du territoire
- Communes** : Réalisation du marquage des places et des contrôles de stationnement

Coûts

- +/- 10 k€ pour une campagne de communication sur le stationnement gênant
- Coût variable pour le marquage selon le volume de places concerné (+/- 150 € / place)

Suivi des mesures

- Nombre de places marquées
- Evolution du stationnement illicite (enquête ponctuelle)
- Evolution du nombre de places supprimées sur les 5 m en amont des passages piétons ;

Faisabilité

Simple Complexe

Limiter le stationnement anarchique ou sur trottoir dans les communes qui pénalise les piétons

👉 Détail de l'action (suite)

3/ Assurer la mise en conformité du stationnement sur voirie selon la LOM

La loi d'orientation des mobilités (LOM) oblige la suppression du stationnement motorisé sur les 5 mètres en amont des passages pour piétons, afin d'assurer une meilleure visibilité entre les piétons et les automobilistes. Cette mise en conformité doit être réalisée au plus tard d'ici le 31 décembre 2026.

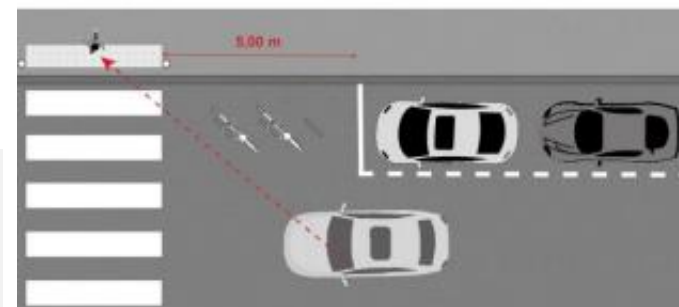
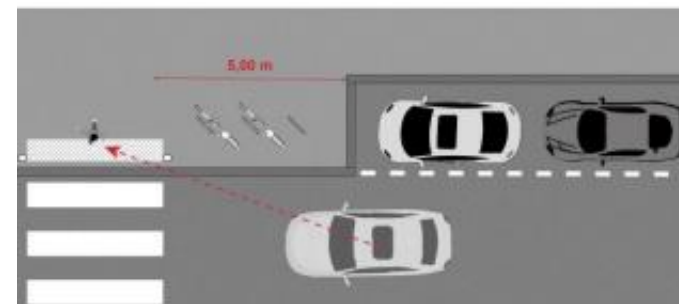
L'espace libéré pourra ainsi servir à de nouveaux usages :

- Du stationnement vélos supplémentaires (en lien avec l'action 13).
- De la végétalisation et / ou du mobilier urbain, en faisant attention à ne pas masquer la visibilité.

Art L. 118-5-1 du Code de la voirie routière

« Afin d'assurer la sécurité des cheminements des piétons en établissant une meilleure visibilité mutuelle entre ces derniers et les véhicules circulant sur la chaussée, aucun emplacement de stationnement ne peut être aménagé sur la chaussée cinq mètres en amont des passages piétons, sauf si cet emplacement est réservé aux cycles et cycles à pédalage assisté ou aux engins de déplacement personnel. »

« Les dispositions du présent article sont applicables lors de la réalisation de travaux d'aménagement, de réhabilitation et de réfection des chaussées. Les travaux de mise en conformité doivent avoir été réalisés au plus tard le 31 décembre 2026. » (Article 52 de la LOM)



Grande rue, Cormatin



RD906, Sennecey-le-Grand



Rue de la Gare, Sennecey-le-Grand

Développer le programme « Savoir Rouler à Vélo » auprès des élèves des écoles du territoire

Constats du diagnostic

- 51 % des scolaires du territoire sont scolarisés au sein de la CCESG (1 116 scolaires).
- L'apprentissage du vélo dès le plus jeune âge est un enjeu primordial pour pérenniser son usage à l'âge adulte. Il est donc important d'apprendre à circuler à vélo et à adopter les bons comportements dès le plus jeune âge ainsi que d'inculquer une culture vélo au plus tôt pour faire émerger une génération de cycliste du quotidien.

Objectif

Développer l'apprentissage de la circulation à vélo en toute autonomie et en sécurité pour les enfants avant leur entrée au collège.

Détail de l'action

1/ Développer le Savoir Rouler à Vélo

Le programme « Savoir Rouler à Vélo » (SRAV) fait partie des **priorités gouvernementales**, portées par le ministère des Sports. L'opération « Savoir Rouler à Vélo » **permet la généralisation de l'apprentissage de la pratique du vélo en autonomie** pour l'ensemble **des enfants de 6 à 11 ans avant l'entrée au collège**.

Un **cycle de 10 heures à minima** est à réaliser en milieu scolaire ou périscolaire, il permet aux élèves de : devenir autonome à vélo, de pratiquer quotidiennement une activité physique et de se déplacer de manière écologique et économique.

Le cycle de formation est découpé en 3 blocs :

Bloc 1 : « savoir pédaler » : maîtriser les fondamentaux du vélo : acquérir un bon équilibre, apprendre à conduire et piloter son vélo correctement (pédaler, tourner, freiner).

Bloc 2 : « savoir circuler » : découvrir la mobilité à vélo en milieu sécurisé, savoir rouler en groupe, communiquer pour de changer de direction et découvrir les panneaux du code de la route.

Bloc 3 : « savoir rouler » : circuler en situation réelle pour apprendre à rouler en autonomie sur la voie publique et à s'approprier les différents espaces de pratique.



Bloc 1 et 2 en milieu sécurisé



Bloc 3 en condition réelle sur voie publique

Acteurs

- **CCESG** : portage et promotion de l'action en tant qu'AOM locale
- **Communes, associations...** : réalisation de l'animation opérationnelle

Coûts

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

Suivi des mesures

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

Faisabilité

Simple Complexe

1 2 3

Technique

1 2 3

Financière

1 2 3

Coordination des acteurs

Développer le programme « Savoir Rouler à vélo » auprès des élèves des écoles du territoire

👉 Détail de l'action (suite)

2/ Dispenser une formation à tous les élèves avant leur entrée au collège :

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

La CCESG a déjà initié la mise en œuvre de l'action (un formateur identifié pour assurer les animations auprès des scolaires).



Attestation SRAV délivrée aux participants

Exemple de programme Ecomobilité scolaire sur la CC Val d'Ille-Aubigné

(19 communes – 37 482 habitants)

Dans le cadre du programme « Savoir Rouler à Vélo », destiné aux enfants de 6 à 11 ans, la CCVIA proposent aux écoles élémentaires de son territoire, 6 séances d'une durée 1h30 à 2h afin de généraliser l'apprentissage du vélo.

Les coûts de formation sont prises en charge par l'intercommunalité, l'ADEME et le programme CEE.



👉 Constats du diagnostic

- Une absence d'aménagements cyclable du quotidien sur le territoire
- Une part modale globale du vélo de 1 %, et 5 % pour les déplacements internes aux communes
- 2/3 des répondants ne se déplacent jamais à vélo pour un motif utilitaire

👉 Objectif

Disposer de la vision d'un futur maillage d'itinéraires pertinents à l'échelle de l'intercommunalité et vers les territoires extérieurs afin de développer la pratique du vélo utilitaire (déplacements du quotidien)

👉 Détail de l'action

1/ Le Schéma Directeur Cyclable (ou modes actifs) **est une démarche volontaire de planification pour se doter d'une vision à moyen / long terme d'une armature cyclable, englobant :**

- Une identification des liaisons cyclables à développer, au regard des aménagements existants, de la configuration territoriale, des pôles générateurs, des potentialités cyclables au regard de la pratique recherchée (utilitaire, mixte), ...
- Une définition des aménagements à réaliser en lien avec le potentiel, le trafic, le profil de voirie.
- Un chiffrage pour se doter d'une vision financière du projet (par itinéraire et au global) ;
- Une programmation (PPI) et/ou une priorisation de la réalisation des itinéraires.

En complément du maillage cyclable, le SDC comprend un volet sur les services vélos complémentaires (*stationnement, jalonnement, sensibilisation, ...*), en lien avec les autres actions du PdMS.

Un SDC n'a pas de caractère « opposable », pas d'obligation de réalisation, pas de délai fixé... mais c'est un document indispensable pour répondre à l'essentiel des appels à projets et prétendre à certaines sources de co-financements sur les aménagements, études pré-opérationnelles ...



Un travail co-construit avec les acteurs territoriaux

👉 Acteurs

- **CCESG** : Chef de file pour la réalisation de l'étude
- **Communes, Département 71, Région BFC** : Partenaires en tant que gestionnaire de voirie ou porteur d'une politique cyclable

👉 Coûts

- +/- 30 K€ pour une réalisation du SDC confiée à un prestataire (aides existantes pour le financement : AAP AVELO3, ...)
- 0,1 ETP sur la CCESG pour préparer la consultation et le suivi de l'étude sur environ 10 mois

👉 Suivi des mesures

- Evolution du linéaire d'aménagements cyclables par type ;
- Evolution de la pratique (chez les actifs ...) ;

Faisabilité

Simple Complexe

1 2 3

Technique

1 2 3

Financière

1 2 3

Coordination des acteurs

👉 **Détail de l'action (suite)**

Les points clés de réalisation d'un Schéma Directeur Cyclable sont :

Définir les liaisons à développer dans le cadre du Schéma Directeur Cyclable en s'appuyant sur :

- Les déplacements entre les polarités et les communes proches en analysant les potentialités de déplacements pendulaires en volume entre ces communes ;
- Les rabattements vers la halte de Sennecey et lieux d'intermodalité (Points de rencontre des mobilités, voir action 6) ;
- Les rabattements sur les axes cyclotouristiques en lien avec la Voie Bleue et le Tour de Bourgogne Sud.

Définir les aménagements cyclables à réaliser

Le Schéma Directeur Cyclable définira les aménagements à réaliser. Différents types d'aménagements cyclables sont à envisager selon l'intensité du trafic routier et le volume de cyclistes attendu :

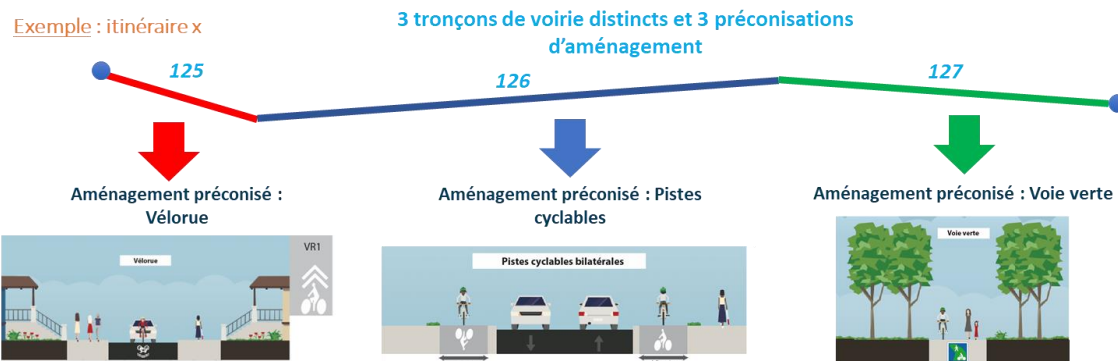
- Des aménagements en site propre (piste cyclable, voie verte) ;
- Des aménagements sur chaussée de type bandes cyclables ou chaussée à voie centrale banalisée ;
- Des voies partagées sur des routes à faible trafic.

Proposer un jalonnement adapté des itinéraires et les services complémentaires à la pratique

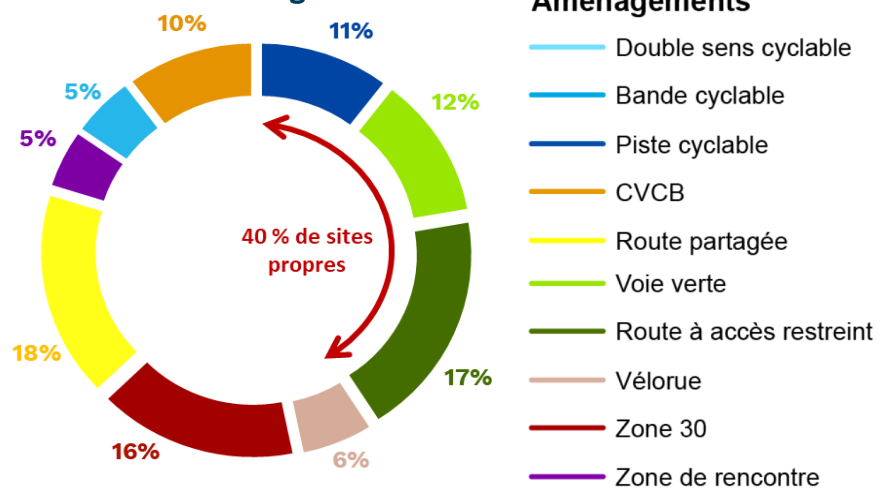
Le schéma définira en parallèle le **jalonnement indispensable à la visibilité du réseau** et proposera des **services à développer en parallèle** (pour venir compléter ceux du plan de mobilité) pour développer la pratique : services de location, communication ...

Chiffrer les aménagements puis définir leur priorisation et/ou programmation pour préparer la mise en œuvre opérationnelle du Schéma

- Chiffrer les aménagements cyclables à réaliser par ratio sur la base des préconisations précédentes ainsi que les services vélos envisagés.
- Programmer (PPI) / prioriser leur réalisation en collaboration avec les gestionnaires de voiries et selon la gouvernance envisagée et rôle souhaité de la collectivité.



Typologie d'aménagement sur le maillage

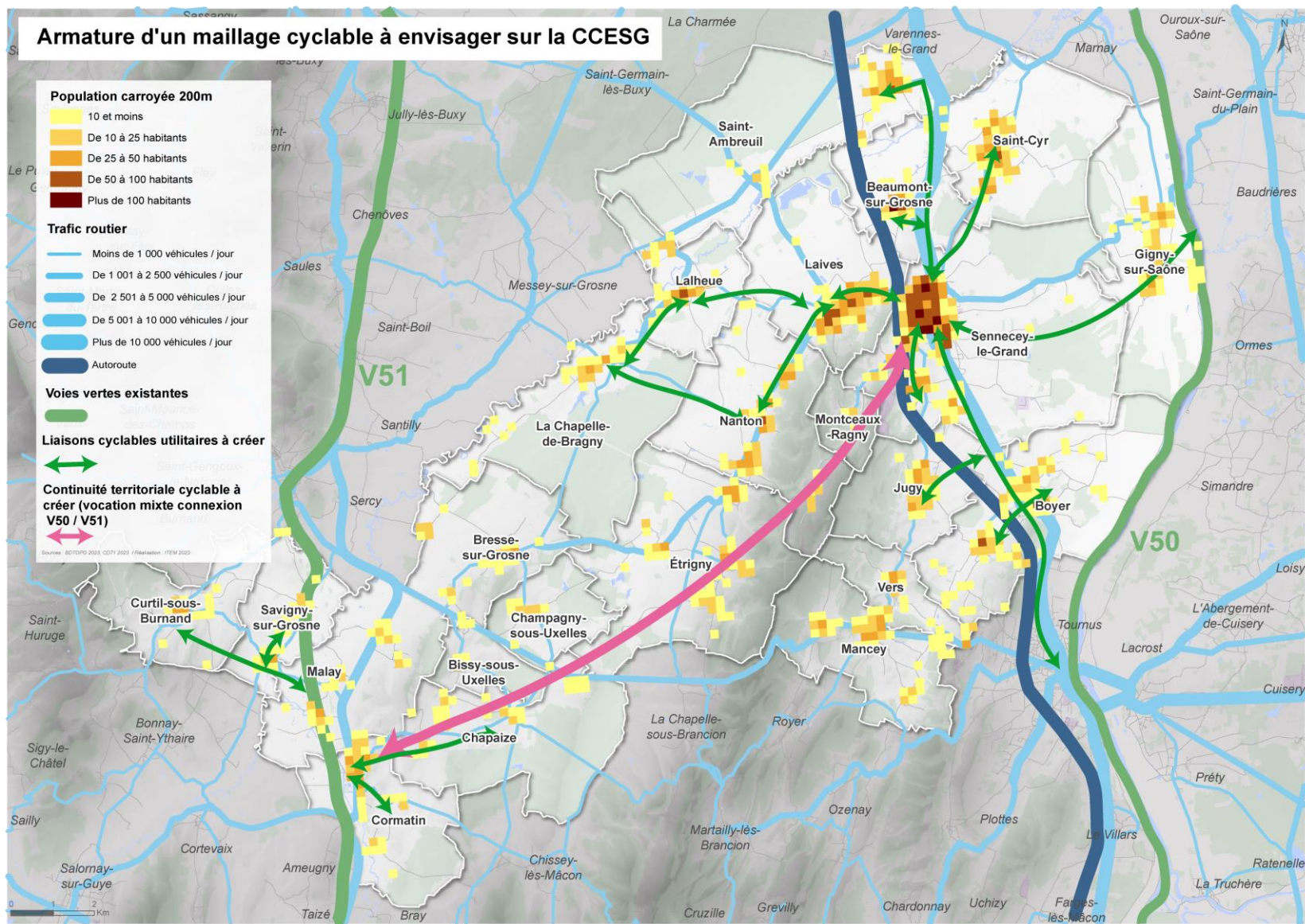


Réaliser un Schéma Directeur Cyclable à l'échelle de la CCESG

👉 Détail de l'action (suite)

La carte ci-contre présente un maillage de l'ordre de 75 km en base de réflexion permettant :

- D'offrir des conditions de rabattement vers Sennecey-le-Grand ;
- De réaliser des connexions en direction des axes cyclotouristiques structurants (V50 et V51) ;
- De créer une continuité cyclable entre l'Est et l'Ouest de la CCESG.



Développer un stationnement vélo adapté aux besoins

Constats du diagnostic

- Une offre de stationnement cyclable à développer : 168 places vélo disponibles sur le terrain pour un ratio de 1,6 places par 100 habitants, mais des carences observées
- Une représentation majoritaire des racks sur le territoire, un type de stationnement peu qualitatif.

Objectif

Favoriser la pratique cyclable utilitaire sur la CCESG en augmentant à la fois la quantité et la qualité du stationnement pour vélos. Une mesure permettant aux cyclistes de garer leur vélo en toute sécurité, à proximité des pôles d'activité, tout en décourageant le stationnement anarchique.

Détail de l'action

1/ Pour développer le stationnement de courte (inférieure à 2 heures) à moyenne durée :

- Déployer un **maillage sous forme d'arceaux** sur l'espace public et à proximité immédiate des pôles générateurs (les racks sont à proscrire) : **environ 150 unités à envisager** ;
- **Envisager des arceaux abrités** si le lieu de stationnement est prioritairement **à moyenne durée** (sur un point d'intermodalité par exemple).



Arceau vélo

(+/- 150 €, permet de stationner 2 vélos)



Arceaux abrités

(à partir de 2 K€ pour 5 arceaux)



Racks à proscrire

Acteurs

- **CCESG** : Pilote de l'action pour une commande groupée en lien avec les communes... pour l'installation
- **Communes** : Partenaires techniques pour l'installation des points de stationnement
- **CD 71** : stationnement vélo au sein du collège

Coûts

- **+/- 80 k€ (hors installation) pour la vague d'équipement envisagée** : acquisition de 150 arceaux (22,5 k€), 4 modules de 3 box individuels (20 k€), 3 abris vélos (7,5 k€), une consigne vélo (20 k€) et 10 bornes de recharge VAE (10 k€ avec raccordement)
- Des aides avec le programme des CEE Alvéole + jusqu'à 40% d'investissement avec des plafonds par type d'équipements éligibles

Indicateurs de suivi

- Evolution du nombre de stationnement vélo et taux d'équipement pour 1000 hab. sur l'espace public
- Evolution de l'occupation du stationnement vélo (enquête terrain)
- Evolution de la part modale du vélo (données INSEE)

Faisabilité

Simple Complexe

Développer un stationnement vélo adapté aux besoins

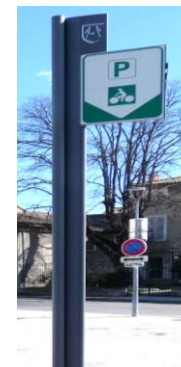
👉 Détail de l'action (suite)

Un stationnement qui doit être bien visible, signalé et facilement accessible (via des panneaux indicatifs pour les groupes de 2-3 arceaux) dans les centres bourgs, sur les places publiques, etc...

La CCESG pourra assurer un portage à travers un groupement de commande pour un choix de matériel commun (voire la création d'arceaux spécifiques par exemple par une entreprise locale ou d'insertion) **afin d'uniformiser visuellement le stationnement et diminuer les coûts d'acquisition ;**

Il peut être **envisagé un achat global par la CCESG** et une installation par les communes pour déployer les arceaux, de manière à obtenir un stationnement uniformisé sur le territoire.

En parallèle, il faut inciter le Département à mettre à niveau (tant au niveau de la quantité et de la qualité) l'équipement en stationnement vélos au collège de Sennecey-le-Grand



Exemple de signalisation pour du stationnement vélo (Carpentras)

2/ Pour du stationnement longue durée avec des stationnements sécurisés :

- **Sur les principales aires de covoiturage et/ou arrêts de TC routier accessibles à vélo, installer des box vélos individuels** (4 modules envisageables en complément de ceux existants sur le territoire)
- **Déployer une consigne vélos** (+/- 15 places) **sur la halte ferroviaire de Sennecey-le-Grand**



Exemple de consigne vélo (coût +/- 20 K€ pour une 15 places)



Exemple de box vélos (coût +/- 5 K€ pour 1 module 3 box)

3/ Déployer des bornes de recharge VAE :

- Un choix varié : des bornes de recharge plus ou moins rapides, avec possibilité d'utiliser son propre chargeur ou non, des bornes où l'on peut laisser ou non son vélo...
- Le choix devra se faire selon la cible d'utilisateurs et leur localisation. Pour une pratique utilitaire, la sécurité sera primordiale si la recharge se fait en laissant son vélo, sinon ce sera la durée de recharge qui sera à privilégier.
- **Tester l'implantation d'une dizaine d'arceaux vélo équipés d'un point de recharge sur le territoire** (5 modules de 2 arceaux).



La borne de recharge électrique ALTAO® Parco VAE est un vrai arceau de stationnement vélo équipé d'un point de recharge et sécurisation du chargeur d'un VAE.

La sécurisation se fait avec propre antivol et la recharge avec son chargeur.

À partir de 700 € par place (hors raccordement)



Enjeu 5 : Agir pour la mobilité inclusive

Développer une antenne locale d'une plateforme de mobilité solidaire

Constats du diagnostic

- Aucun service de mobilité solidaire présent sur le territoire
- Des services de mobilité solidaire localisés dans les territoires voisins
- 66 % des répondants sont favorables à des solutions de mobilité solidaire sur le territoire

Objectif

Accompagner et faciliter les déplacements des publics fragiles afin de limiter l'immobilité subie chez ces publics, et encourager des pratiques de déplacement alternatives à la voiture individuelle

Détail de l'action

1/ Favoriser et accompagner l'installation d'une plateforme de mobilité sur le territoire, sous forme d'une antenne dédiée ou d'une permanence dans une structure existante (au sein des maisons France Services de Sennecey et / ou de Cormatin par exemple)

Un panel de services assurés par un conseiller mobilité :

- Conseil individualisé sur les modes de déplacements alternatifs l'autosolisme et sur l'offre de transport disponible sur le territoire ;
- Accès aux aides financières liées à la mobilité ;
- Aide à l'obtention du permis de conduire ;
- Essai, voire location d'une flotte de véhicule

La CCESG peut envisager de s'appuyer sur des structures existantes à proximité du territoire (Point Mobilité à Chalon-sur-Saône, MOBIGAM sur l'Autunois-Morvan, AGIRE sur la CU Le Creusot-Monceau, ...) **pour un développement sur la CCESG.**

Elle peut également favoriser l'implantation d'une structure avec un soutien financier et / ou matériel : mise à disposition d'un local (par exemple dans le bâtiment de la gare après réhabilitation, voir action 3), actions de communication et promotion dans le guide de la mobilité (action 4), ...



Permanence Wimoov sur la CC de l'Ouest Vosgiens (88 - 70 communes, plus de 23 000 habitants)

- Présente 1 fois par semaine à la maison France Service de Neufchâteau
- Possibilité de réaliser des diagnostics de mobilité
- 86 personnes accompagnées entre 2019 et 2022
- 80 % des publics n'ont pas d'emploi
- 80 % de l'accompagnement sous forme de service pédagogique

Acteurs

- **CCESG** : Promotion de la plateforme et accompagnement technique et / ou financier du porteur de projet
- **Porteurs de projets** : Chefs de file, mise en œuvre de la plateforme de mobilité solidaire

Coûts

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

Indicateurs de suivi

- Nombre de permanences
- Nombre de services proposés
- Nombre de personnes accompagnées
- Si mise en place d'une offre de location de véhicule : nombre de véhicules loués, évolution de la flotte

Faisabilité

Simple Complexe

1	2	3	1	2	3	1	2	3
---	---	---	---	---	---	---	---	---

Technique

Financière

Coordination des acteurs

📌 Détail de l'action (suite)

Exemple : MOBIGAM (Centre d'information local sur la formation et l'emploi de l'Autunois-Morvan)

A destination des demandeurs d'emplois et des travailleurs intérimaires rencontrant des difficultés liées à la mobilité.

Plusieurs outils de mobilité mis à disposition par la plateforme :

- Renseignements sur l'offre de mobilité et réalisation de diagnostic de mobilité individualisé.
- Une offre de location de voitures et de scooters : 5 € / jour pour une voiture, 2 €/ jour pour un scooter.
- Permet d'accéder à des micro-crédits pour la mobilité (financement du permis de conduire, ...).
- Mise en place d'ateliers de mobilité.



Exemple : AGIRE (Mission locale de la CU Le Creusot-Monceau)

Création en 2022, avec 2 antennes sur le territoire au Creusot et à Montceau-les-Mines.

Mise en location de 6 voitures, des scooters et des VAE pour les demandeurs d'emplois, les jeunes de moins de 26 ans et les publics précaires.

- Un accès sur prescription d'un accompagnateur.
- Une durée de location de 1 mois renouvelable 2 fois.
- 5 € / jour pour une voiture, et 1 € / jour pour un VAE, avec une caution de 500 €.

Réalisation d'ateliers « mobilité » : 234 participants en demande d'emploi en 2023 ;

Un soutien financier de la CU, du CD71, de la Région, de l'Etat et du Fond Social Européen



Mettre en place un système de transport/taxi solidaire à l'aide de chauffeur bénévole

Constats du diagnostic

- 17 communes du territoire ne sont pas desservies par une offre de transport collectif (hors ligne scolaire) pour 52 % de la population
- 11 % de la population a plus de 75 ans et peut rencontrer des difficultés pour se déplacer
- 8 % des ménages ne sont pas motorisés et sont dépendants des modes alternatifs

Objectif

Développer une solution de mobilité pour les publics fragiles et isolés pour des déplacements occasionnels (course, RDV médical...) **sur des trajets non couverts par le transport public au sein du territoire ou vers l'extérieur**

Détail de l'action

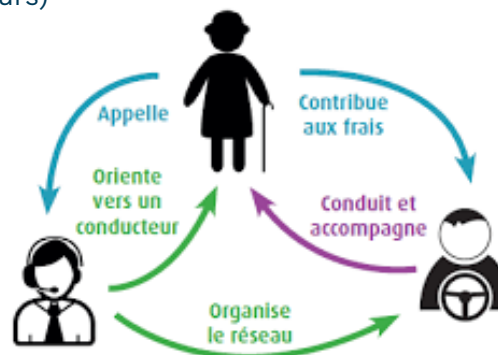
1/ Identifier la structure porteuse du projet de « transport d'utilité sociale » (TUS)

La conception d'un transport solidaire se repose sur plusieurs principes :

- Être complémentaire aux autres offres de mobilité : répondre à des demandes non couvertes par les offres de mobilité disponibles : lignes régulières et à la demande, ligne de covoiturage
- Ne pas concurrencer localement les services de taxis en ciblant certains besoins de déplacements (ex : rdv médicaux) et certains publics (personnes âgées, personnes en situation de précarité...).
- Défrayer, au moins partiellement le conducteur bénévole, que ce soit directement par le bénéficiaire ou par l'association (via ses financeurs) sous forme d'une prise en charge partielle.

Le système est porté et organisé par une association ou une structure locale d'entraide : Familles rurales, ADMR, ASSAD, un réseau comme TootOtoor... en lien avec CIAS, France Services, ... qui assure :

- La gestion des bénéficiaires et de leurs besoins de déplacement.
- Le recrutement des chauffeurs bénévoles (il faut environ 1 chauffeur pour +/- 3 bénéficiaires).
- la mise en relation des usagers et des chauffeurs bénévoles.



Acteurs

- **CCESG** : Recherche du porteur de projet, participation financière et un rôle de relais dans la communication, voir dans l'aide au recrutement des chauffeurs bénévoles à travers le tissu communal.
- **Association locale / réseau solidaire** : Chefs de file, mise en œuvre et gestion du service

Coûts

- +/- 30 k€ / an (avec 0,5 ETP chez le porteur)
- un financement multi-partenarial : CC, Département, CAF, ... et analyse financements du Fonds Vert / France Ruralité (Mobilités durables en zones rurales) à travers la thématique mobilité solidaire

Indicateurs de suivi

- Nombre de trajets effectués
- Nombre de bénéficiaires et de chauffeurs bénévoles
- Principales OD réalisées, motifs déplacements

Faisabilité

Simple Complexe

1	2	3	1	2	3	1	2	3
---	---	---	---	---	---	---	---	---

Technique

Financière

 Coordination
des acteurs

📌 Détail de l'action (suite) :

2/ Définir les contours du système en respectant le cadre législatif et réglementaire afin de créer un TUS

La loi dite « Grandguillaume » de 2016 ouvre la possibilité aux associations d'assurer le transport de personnes, en contrepartie d'une participation aux frais engagés (avant elles ne pouvaient transporter leurs adhérents que gratuitement). Les bénéficiaires doivent avoir un accès aux transports publics collectifs ou particulier limité du fait de leurs revenus ou de leur localisation géographique ».

En 2019, la LOM ouvre la compétence « Mobilité solidaire » aux AOM et le décret n° 2019-850 définit les conditions d'« accès limité aux transports » permettant de pouvoir bénéficier d'un TUS :

- Être en précarité financière, (en définissant la liste des prestations sociales qui caractérise cela) ;

OU

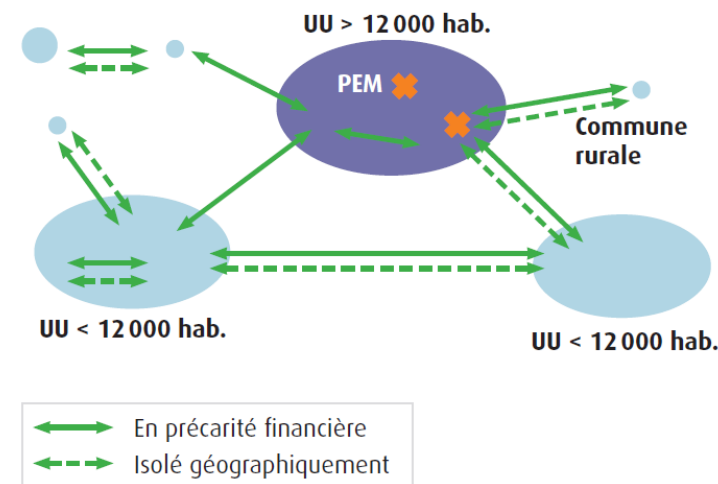
- Être isolé géographiquement, donc de résider dans une commune rurale ou appartenant à une unité urbaine de moins de 12 000 habitants.

- Il fixe de plus une distance maximale de 100 km par trajet.

Les contours plébiscités lors des ateliers de concertation comme base de réflexion :

- Une ouverture destinée à un large public : personnes âgées, précaires, PMR, sans véhicule... (validation par la structure en lien avec la législation) ;
- Un service fonctionnant en semaine, voire le samedi entre 08h et 18h, pour des déplacements occasionnels (RDV médicaux, courses,...) ;
- Il permettrait des trajets en dehors de la CCESG (vers Tournus, Cluny, ...) ;
- Une réservation des trajets à effectuer au moins 48 h en amont pour faciliter la mise en relation ;
- La collectivité ou association pourrait mettre à disposition certains de ces véhicules aux chauffeurs bénévoles lorsqu'ils ne sont pas utilisés ;
- Le défraiement du chauffeur serait payé par l'usager à 50% et 50% par la structure (0,5 € / km, dont 0,25 € pris en charge) – Valable que s'il utilise son propre véhicule ;
- Aucune solution alternative ne serait proposée en cas de chauffeur bénévole non disponible pour répondre au besoin d'un usager.

Déplacements autorisés au sens du décret



Mettre en place un système de transport/taxi solidaire à l'aide de chauffeur bénévole

👉 Détail de l'action (suite) :

Le détail des coûts au regard du contours précédent de mise en œuvre :

Postes de charges	Coûts estimés
Personnels structure porteuse (mise en relation, gestion administrative des inscriptions, remboursement chauffeurs,...)	base mini 0,5 ETP soit 17 500 €/an
Mutualisation frais structure (locaux, téléphone, ...)	2 500 €
Communication	3 000 €
Assurances pour couvrir les risques sur véhicules bénévoles	2 000 €
Sessions informations /Formation des chauffeurs bénévoles	1 000 €
Budget pour prise en charge d'une partie du tarif pour bénéficiaire	0 € (pas de prise en charge pour compenser un tarif solidaire de certaines personnes)
Coût pour mise à disposition des véhicules de la collectivité	4 000 €
Total coûts de fonctionnement par an	+/- 30 000 €

Un point de vigilance notable : l'assurance !

Par défaut, les contrats individuels des conducteurs bénévoles ne couvrent pas le transport de personnes. Une des options est que chaque bénévole modifie son propre contrat d'assurance. Cette option n'est pas très adaptée à la mise en place d'un service de TUS. **Il est donc conseillé à l'association porteuse du service de transport d'utilité sociale de souscrire elle-même un contrat d'assurance pour couvrir les déplacements réalisés dans le cadre du service.**

Si les véhicules n'appartiennent pas à l'organisme porteur du projet, il peut souscrire un contrat d'assurance auto-mission. Ce type de contrat proposé par plusieurs assureurs (Macif, MAIF, Groupama, Axa, etc.) permet de couvrir tous les déplacements effectués dans le cadre d'un service de mobilité solidaire quel que soit le véhicule et quel que soit le conducteur.

Dans le cas d'un service de TUS, il remplace l'assurance personnelle du bénévole durant ses temps de trajets effectués dans le cadre du service.

Le déplacement doit être réalisé à la demande du souscripteur du contrat. A titre d'exemple, si un conducteur bénévole réalise un trajet qui n'a pas été organisé par un référent, le trajet ne sera pas couvert par l'assurance.

Exemples de TUS mis en place :

Syndicat mixte du Pays de la Châtre Berry (3 CC du dép. 36 – 51 communes – 29 000 hab.)	
Qui assure le fonctionnement du TUS (réservation, mise en relation, gestion...)?	Familles Rurales 36 (+ bénévoles Croix rouges)
Réservation	72 heures avant (sauf urgence)
Bénéficiaires	70 bénéficiaires sur 1 an (2021) Habitants du Pays de la Châtre, sans permis de conduire, sans moyen de locomotion, ou ne pouvant pas utiliser les moyens de transport existants et ne pouvant pas assumer financièrement les frais de transport en raison de leurs faibles revenus
Trajet maximal	60 km
Chauffeurs	15 (10 + bénévoles croix rouges)
Indemnité	32 cts du km payés par usagers. Frais partagé si plusieurs personnes transportées
Coûts de fonctionnement	+/- 19 K€/an (11 K€ payés par Pays de Châtre et 8 K€ par le Département)



Enjeu 6 : Réduire l'impact « négatif » de la structuration territoriale sur la mobilité

👉 **Constats du diagnostic**

- Des zones rurales aux marges de la CCESG peu accessibles (hors usage de la voiture) pour les populations captives qui y habitent (personnes âgées, jeunes, chômeurs...).
- Un manque de commerces et de services en dehors des polarités, ainsi que des espaces de coworking, afin de réduire les déplacements.

👉 **Objectif**

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

👉 **Détail de l'action**

1/ Accompagner la mise en place de services à distances dans des espaces relais intercommunaux :

- Exemple envisager un espace spécifique pour accueillir une borne de télémedecine/téléconsultation.



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 ...), les services culturels des collectivités (bibliothèque / médiathèque), d'un camion de médecine ambulante (ex : vacci-navette), Services sport / loisirs (salle de sports ambulante, bar ambulante, ...), des actions sociales (portage à domicile...), etc.

👉 **Acteurs**

- **CCESG** : Promotion des services itinérants auprès de la population. Accompagnement technique et/ou financier des porteurs de projets.
- **Porteurs de projets (privés ou publics)** : Chefs de file, mise en œuvre des services itinérants.
- **Communes** : Partenaire technique, mise à disposition du local,

👉 **Coûts**

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

👉 **Indicateurs de suivi**

- Augmentation du nombre de services itinérants à distance mis en place
- Typologie des services,
- nombre de communes couvertes
- Fréquentation/satisfaction des services

Faisabilité
 Simple Complexe

1 2 3 1 2 3 1 2 3

Technique Financière Coordination des acteurs

👉 Détail de l'action (suite)

Le Médico-bus (Est de l'Orne)

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



L'épicerie solidaire de la CC Flandres-Lys

- 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.



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.



Un bus de sport dans le Lot

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



Le « Camion des Ados » (CC de la Dombes)



- Inauguré en octobre 2023 par le réseau des animateurs jeunesse de la Communauté de communes de la Dombes.
- Le camion parcourt le territoire en proposant des activités pour les jeunes de 11 à 25 ans (*escape game*, karaoké, jeux d'extérieurs, ...) et des points d'informations sur des thématiques spécifiques
- Des points de rencontre réalisés entre les jeunes et les acteurs du territoire (établissements scolaires, élus, missions locales, ...).
- Une mise à disposition du camion par la CC.

4. Vision synthétique du plan d'actions et de sa mise en œuvre

Synthèse : rôle CCESG et coûts de mise en œuvre du plan d'actions (I)

Actions	Rôle CCESG	Priorité	Coûts Autres acteurs		Coûts CCESG		Moyen humain
			Investissement	Exploitation annuelle	Investissement	Exploitation annuelle	CCESG
1 Solliciter la Région afin de renforcer le niveau de services sur les 2 lignes régulières Mobigo	Lobbying auprès de la Région pour l'évolution de l'offre régionale	2,6 / 5	+/-35 k€ pour 4 portes vélos et 1 arrêt TC	+/- 285 k€			Ponctuel
2 Porter auprès de la Région BFC une augmentation du nombre de trains desservant la halte ferroviaire de Sennecey	Lobbying auprès de la Région pour l'évolution de l'offre régionale	1 / 5		Non chiffrable avec précision, mais coûts limités			Ponctuel
3 Aménager la halte ferroviaire de Sennecey comme le point central de l'intermodalité à l'échelle de la CCESG	Chef de file en tant qu'AOM locale	2 / 5			Une partie des +/- 140 k€ à partager avec autres acteurs		Selon degré d'investissement de la CC dans le projet
4 Créer un guide / plateforme de la mobilité à l'échelle de la CCESG	Chef de file	2,3 / 5			5 à 15 k€ selon choix retenus	+/- 3 k€	0,15 ETP pour la 1 ^{ère} année de création et suivi
5 Proposer un programme de sensibilisation des entreprises à la mobilité durable	Chef de file en tant qu'AOM locale	3,7 / 5				+/- 7 k€ si externalisé	0,15 ETP pour une action globale de conseil en mobilité

Synthèse : rôle CCESG et coûts de mise en œuvre du plan d'actions (II)

Actions	Rôle CCESG	Priorité	Coûts Autres acteurs		Coûts CCESG		Moyen humain	
			Investissement	Exploitation annuelle	Investissement	Exploitation annuelle	CCESG	
6	Développer un maillage d'aires de covoiturage sur le territoire et en aménager certaines comme des points de rencontres des mobilités	Coordinateur ou MO selon la domanialité de voirie	1 / 5	+/- 445 k€		Limité car peu de voiries		Ponctuel en suivi des projets
7	Favoriser le recours au covoiturage	Chef de file en lien avec les communes	3 / 5				+/- 10 k€	0,05 ETP pour la promotion des plateformes
8	Expérimenter une ligne de covoiturage dynamique	Chef de file, en lien avec d'autres intercommunalités	2,3 / 5			une partie des +/- 90 k€ avec autres partenaires	A partir de +/- 15 k€	0,2 ETP pour l'année du lancement
9	Développer la pacification (Zone 20, 30, ...) dans les principales traversées de bourgs, aux abords des commerces et des écoles ... avec des aménagements adéquats	Appui financier et / ou technique	3 / 5	à minima +/- 845 k€ sur Sennecey avec projet PVD	Intégré dans l'entretien de la voirie			Ponctuel en suivi des projets
10	Limiter le stationnement anarchique ou sur trottoir dans les communes qui pénalise les piétons	Chef de file pour la communication	3/5	+/- 150 € / place pour le marquage dans les communes			+/- 10 K€ pour une campagne de communication	Ponctuel

Synthèse : rôle CCESG et coûts de mise en œuvre du plan d'actions (III)

Actions	Rôle CCESG	Priorité	Coûts Autres acteurs		Coûts CCESG		Moyen humain
			Investissement	Exploitation annuelle	Investissement	Exploitation annuelle	CCESG
11 Développer le programme « Savoir Rouler à Vélo » auprès des élèves des écoles du territoire	Chef de file en lien avec les communes	1,7 / 5				Si formateur externe : +/- 29 K€ pour 20 classes de 25 élèves avant subventions Si formateur interne à la CCESG : pas de coût direct	Si formateur interne à la CCESG : 0,15 ETP pour l'animation de 20 classes de 25 élèves
12 Réaliser un Schéma Directeur Cyclable à l'échelle de CCESG pour identifier un maillage de liaisons utilitaires pour développer le vélo du quotidien	Chef de file	1,3 / 5			+/- 30 k€		0,1 ETP pour la consultation et le suivi de l'étude
13 Développer l'offre de stationnement vélo en l'adaptant aux besoins	Chef de file pour l'achat du stationnement	1,7 / 5			+/- 80 k€ si porté par CC		
14 Développer une antenne locale d'une plateforme de mobilité solidaire pour accompagner les publics en difficultés à travers un panel de solutions de mobilités	Partenaire technique et/ ou financier	3,7 / 5	Variable selon les choix retenus		Variable selon les choix retenus		Ponctuel
15 Mettre en place un système de transport/taxi solidaire à l'aide de chauffeur bénévole utilisant leur propre véhicule ou à travers les véhicules d'une association ...	Partenaire technique et/ ou financier	2,7 / 5		+/- 30 k€ dont 0,5 ETP		Participation financière à définir de la CC	
16 Encourager et accompagner le développement d'un panel de services itinérants et/ou à distance pour limiter les besoins de déplacements des populations et l'immobilisation subie	Partenaire technique et/ ou financier	3,3 / 5				Selon les choix retenus	Ponctuel



Contact ITEM Etudes & Conseil :

Geoffroy Brischoux

Chef de projet

Tél : 03 81 83 24 71 – 06 62 67 43 09

brischoux@item-conseil.fr