

ÉLABORATION D'UN PLAN DE MOBILITÉ SIMPLIFIÉ MUTUALISÉ À L'ÉCHELLE DE LA COMMUNAUTÉ DE COMMUNES DE LA PLAINE DIJONNAISE ET DE LA COMMUNAUTÉ DE COMMUNES NORGE ET TILLE

SEPTEMBRE

2024



communauté de communes

Norge
et
Tille





Patrice ESPINOSA
*Président de la
Communauté de Communes
de la Plaine Dijonnaise*



Ludovic ROCHETTE
*Président de la
Communauté de Communes
Norge et Tille*

Depuis la signature en 2022 d'une Charte « novatrice » de Coopération, la Communauté de Communes de la Plaine Dijonnaise et la Communauté de Communes Norge et Tille œuvrent ensemble à construire des synergies et des projets communs, tout en conservant leurs spécificités.

Si elles possèdent des atouts et des enjeux communs, elles partagent essentiellement une même conviction, celle que toute coopération, réflexion et échange, est nécessairement générateur d'idées nouvelles, propices au développement des territoires.

Après un **prix France Mobilité** obtenu en 2023, qui nous a permis d'avoir le soutien financier et technique de l'Agence de la transition écologique (ADEME), c'est non sans une certaine fierté que nous vous présentons notre **Plan de Mobilité Simplifié mutualisé (PMS)**, parfaite illustration de notre démarche qui se veut collaborative.

Ce dernier s'inscrit parfaitement dans le cadre des dispositions de la **loi du 24 décembre 2019, d'orientation des mobilités (LOM)** et se veut complémentaire aux démarches engagées par tous les acteurs de la mobilité sur nos territoires.

Parfaite traduction de nos deux **Projets de Territoire**, il se décline en quatre grandes orientations et intègre 22 actions que nous vous invitons à découvrir.

Nous construisons ensemble pour une mobilité durable.



Rapport de diagnostic

Mai 2023



SOMMAIRE

1	Contexte et enjeux de l'étude	p. 3
2	Présentation du territoire	p. 10
3	La politique mobilité du territoire	p. 38
4	Les services de mobilité existants	p. 43
5	L'enquête auprès de la population	p. 72
6	Les ateliers de concertation	p. 101
7	Synthèse du diagnostic territorial	p. 108

SOMMAIRE

1 Contexte et enjeux de l'étude

2 Présentation du territoire

3 La politique mobilité du territoire

4 Les services de mobilité existants

5 L'enquête auprès de la population

6 Les ateliers de concertation

7 Synthèse du diagnostic territorial

CONTEXTE DE LA POLITIQUE MOBILITÉ

La **LOTI** (Loi d'Orientation des Transports intérieurs) du **30/12/1982**, porte sur l'organisation des services de transports publics en France.

La **LAURE** (Loi sur l'Air et l'Utilisation Rationnelle de l'Énergie) du **30/12/1996** vise à rationaliser l'utilisation de l'énergie. Elle a notamment posé les fondements des politiques de déplacements en faveur du vélo.

La **loi SRU (Solidarité et Renouvellement Urbains)** du **13/12/2000** reconnaît l'importance d'aménagement pour la mobilité durable.

La **loi de transition énergétique pour la croissance verte** du **17/08/2015** a incité les entreprises de plus de 100 salariés à élaborer un plan de mobilité à l'horizon 2018.

Le **Plan « Vélo et mobilités actives »** du **14/09/2018** avait pour objectif de tripler la part modale du vélo dans les déplacements du quotidien d'ici 2024, en passant de 3 à 9 %.

LA TRANSITION ÉNERGÉTIQUE pour la
CROISSANCE VERTE



la **LOM (Loi d'Orientation des Mobilités)** du **24/12/2019**, réforme la politique de mobilité et repose sur **3 piliers** :

- ➔ Investir plus et mieux dans les transports du quotidien ;
- ➔ Faciliter le déploiement de nouvelles solutions pour permettre à tous de se déplacer ;
- ➔ Engager la transition vers une mobilité plus propre.

Elle définit notamment la création du forfait mobilité et la prise en charge de la compétence mobilités par les collectivités territoriales

Le **contexte sanitaire du déconfinement de la Covid-19** a permis un développement exponentiel d'une politique cyclable nationale (aménagement provisoires, explosion des ventes de vélos, ...).

La **loi Climat et Résilience** du **22/08/2021** renforce les actions en lien avec la mobilité.

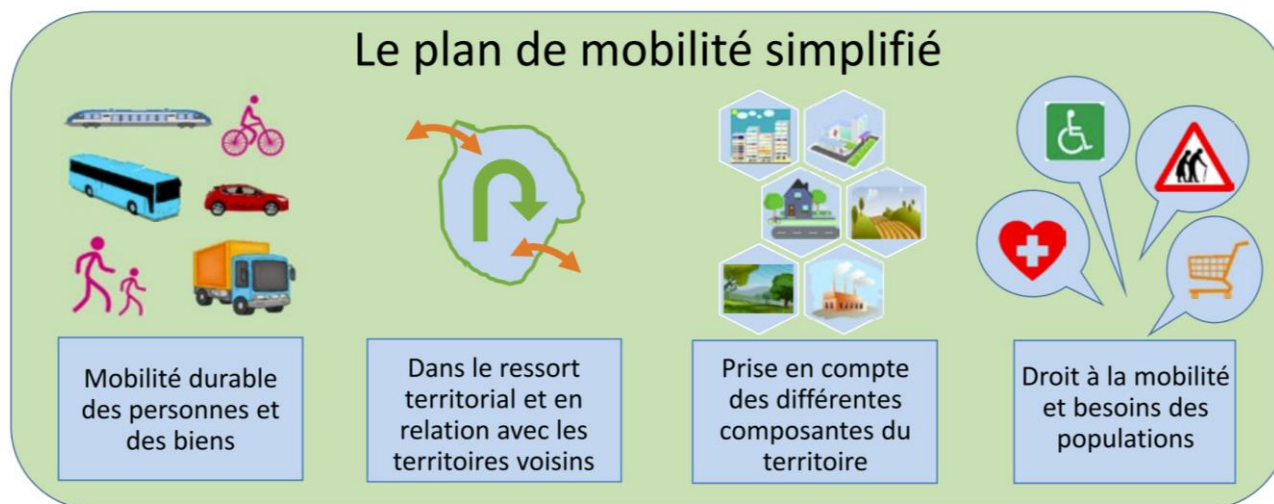
Depuis le 1^{er} janvier 2023, le **forfait mobilité durable**, porte le **plafond d'indemnité de 400 à 800 €/an** par salarié venant au travail à vélo et autres services de mobilité partagée.

QU'EST-CE QU'UN PLAN DE MOBILITÉ SIMPLIFIÉ (PMS) ?

Le **plan de mobilité simplifié (PMS)** est un **document volontaire** et partagé qui définit la politique de mobilité d'une Autorité Organisatrice de Mobilité.

Il contribue donc à **promouvoir de manière concertée** :

- ▶ La prise en compte des **mesures transversales** (PDME, PLUi, PCAET, SCoT, ...),
- ▶ La réalisation d'un **état des lieux** des aménagements, des services et des actions,
- ▶ L'articulation avec les **territoires voisins**,
- ▶ Le droit à **la mobilité pour tous**,
- ▶ La réalisation d'**un plan d'actions opérationnelles** prioritaires.



AUTORITÉ ORGANISATRICE DE LA MOBILITÉ (AOM)

Les compétences mobilité :

- ▶ Organiser des **services de transport public réguliers** de personnes ;
- ▶ Organiser des **services à la demande** de transport public de personnes ;
- ▶ Organiser des **services de transport scolaire** ;
- ▶ Organiser des **services relatifs aux mobilités actives** ou contribuer au développement de ces mobilités ;
- ▶ Organiser des **services relatifs aux usages partagés des véhicules** terrestres à moteur ou contribuer au développement de ces usages ;
- ▶ Organiser des **services de mobilité solidaire**, de conseil et d'accompagnement, afin d'améliorer l'accès à la mobilité des personnes se trouvant en situation de vulnérabilité économique ou sociale et des personnes en situation de handicap ou dont la mobilité est réduite ;
- ▶ Mettre en place un **service de conseil en mobilité destiné aux employeurs** et aux gestionnaires d'activités générant des flux de déplacements importants ;
- ▶ Organiser ou contribuer au développement des **services de transport de marchandises et de logistique urbaine**, en cas d'inexistence, d'insuffisance ou d'inadaptation de l'offre privée.

Une AOM n'est pas tenue d'organiser l'ensemble de ces services, **elle est libre de mettre en place les plus adaptés à son territoire**. Lorsqu'un service de transport régulier est mis en place, **elle dispose de la possibilité de lever le Versement Mobilité (VM) pour financer l'ensemble de ces services**. Le VM est une contribution qui concerne tous les établissements publics ou privés du territoire employant au moins 11 salariés.

En tant qu'AOM locale, la collectivité assure la planification, le suivi et l'évaluation de sa politique de mobilité et **associe à l'organisation des mobilités l'ensemble des acteurs concernés**.

UN PMS, POURQUOI ET COMMENT ?



► Pour créer un territoire accessible

- Evaluer l'**efficacité des services existants** à répondre aux besoins de la population,
- Faciliter les **déplacements quotidiens** de la population,
- Minimiser l'**isolement de la population**, autant que faire se peut.



► Poursuivre l'engagement du territoire pour la mobilité durable

- Développer des **alternatives** à la voiture individuelle,
- Minimiser les externalités négatives (pollution de l'air, impact sur les espaces naturels, ...).



► Grâce à une approche globale des problématiques de déplacement

- Vérifier la **complémentarité et l'efficacité des offres** existantes,
- Imaginer comment **optimiser et améliorer l'existant**,
- **Impliquer toutes les parties prenantes pour coconstruire le plan de mobilité.**



► Avec une attention particulière pour certains enjeux

- Les **PMR et les scolaires**, notamment, mais aussi **les touristes**,
- Les **transports collectifs et l'intermodalité avec les modes actifs**,
- Les **liaisons avec les territoires voisins.**

OBJECTIFS ET PÉRIMÈTRE DE LA MISSION

► Un PMS mutualisé

- **Charte de coopération** (mars 2022) entre les 2 CC mettant en œuvre des actions et des projets communs en vue d'améliorer « l'attractivité et la qualité de vie de leur territoire »
- En tant qu'AOM, orientation de leur premier projet vers la mobilité (réponse à l'AMI « Territoires de nouvelles mobilités durables » de France mobilité) pour obtenir un financement pour la réalisation d'un plan de mobilité simplifié mutualisé

► Les objectifs attendus

- Rendre effectif le droit à la mobilité pour tous
- Intégrer les spécificités du territoire
- Couvrir l'ensemble du secteur de la collectivité organisatrice de la mobilité, en cohérence avec les collectivités limitrophes
- Etablir un diagnostic de la mobilité sur le territoire pour en définir une stratégie adoptée en fiche-actions concrètes.

► Le périmètre géographique

- Les **22 communes** de la CC de la Plaine Dijonnaise
- Les **14 communes** de la CC Norge et Tille



MÉTHODOLOGIE

► Les phases de l'étude

- Phase 1 – Lancement de la démarche et définition de la mobilisation
- Phase 2 – Diagnostic, formulation des enjeux et définition des orientations
- Phase 3 – Élaboration du plan de mobilité et rédaction des fiches actions



► Plusieurs thématiques traitées



- Voirie et circulation



- Transports collectifs



- Modes actifs



- Services de mobilité partagée / solidaire



- Services d'information et communication des services

SOMMAIRE

- 1 Contexte et enjeux de l'étude
- 2 Présentation du territoire**
- 3 La politique mobilité du territoire
- 4 Les services de mobilité existants
- 5 L'enquête auprès de la population
- 6 Les ateliers de concertation
- 7 Synthèse du diagnostic territorial

Présentation institutionnelle des 2 collectivités (compétences, nombre de communes, population, communes les plus importantes)

La CC Norge & Tille en quelques chiffres :

La communauté de communes est créée au 1^{er} janvier 2017 par fusion de la communauté de communes Val de Norge et de la communauté de communes Plaine des Tilles.

Population : 16 210 hab. (2020)

Densité : 129 hab./km²

Superficie : 125,2 km²

Nombre de communes : 14

Ville principale : Arc-sur-Tille avec 2 608 habitants

Nombre d'emplois : 593, soit 1 emploi pour 4,4 habitants

Compétences transport : Autorité organisatrice de la Mobilité + étude et mise en place de transports collectifs intra-communautaires permettant des jonctions avec les réseaux existants.

La CC de la Plaine Dijonnaise en chiffres :

La communauté de communes est créée au 1^{er} janvier 2006.

Population : 22 050 hab. (2020)

Densité : 108 hab./km²

Superficie : 204,4 km²

Nombre de communes : 22

Ville principale : Genlis avec 5 190 habitants

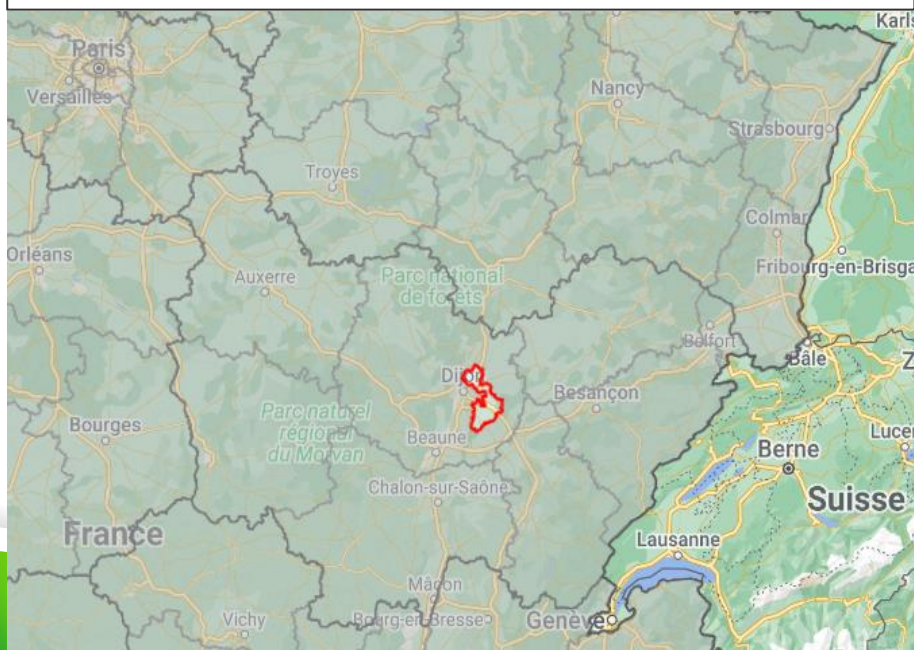
Nombre d'emplois : 2 064, soit 1 emploi pour 2,5 habitants

Compétences transport : Autorité organisatrice de la Mobilité

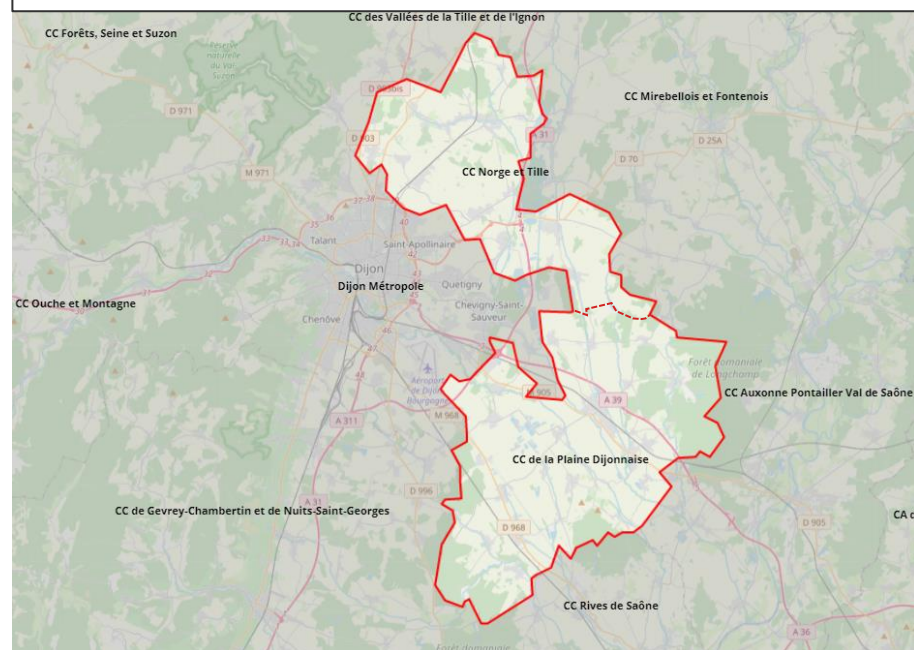
Présentation géographique (localisation)

Situés dans le département de la Côte-d'Or, les Communautés de communes de la Plaine Dijonnaise et Norge et Tille sont limitrophes par l'est au territoire de Dijon Métropole, poumon économique du département.

Localisation des deux intercommunalités. Insee 2023



Limites administratives des deux intercommunalités. Insee 2023



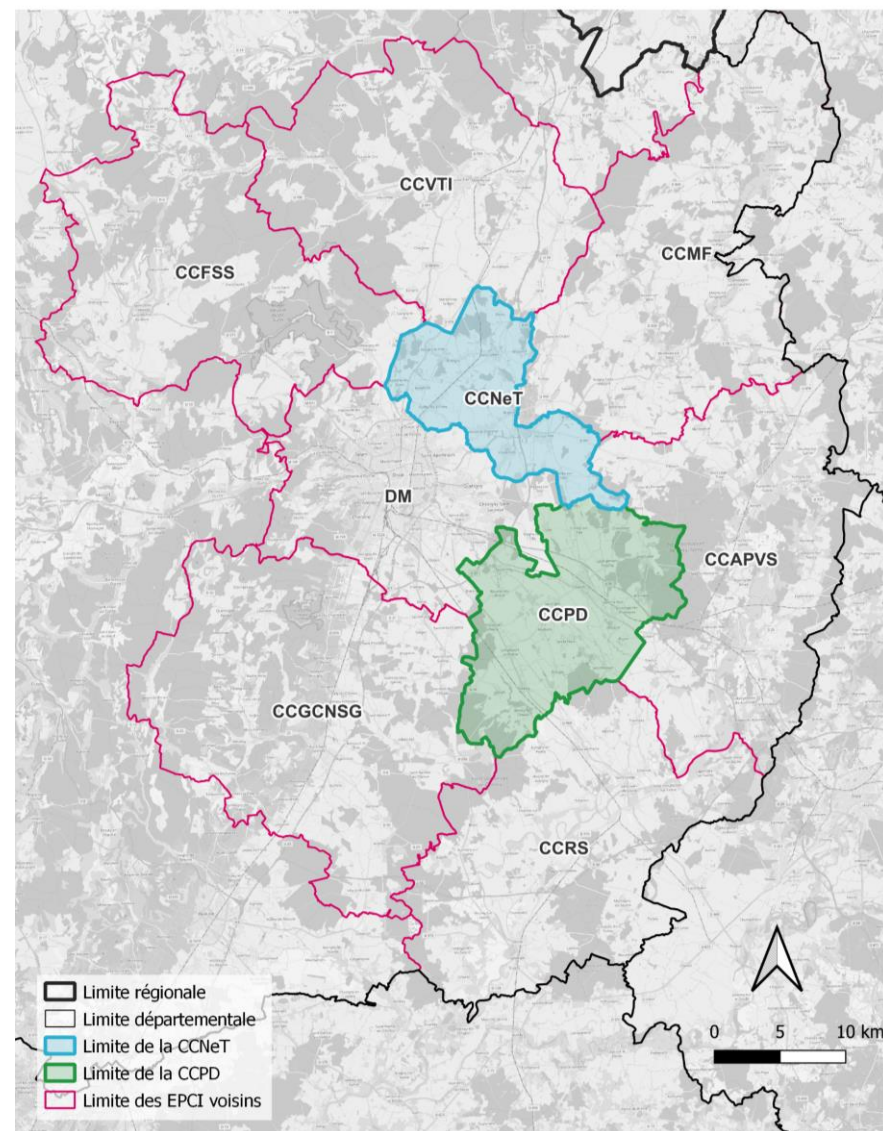
Présentation géographique (localisation)

En plus de Dijon métropole, **six autres intercommunalités sont limitrophes** à la Plaine Dijonnaise et à Norge & Tille. Il s'agit de (en partant du haut à gauche et dans le sens horaire) :

- La CCFSS (Communauté de communes Forêts Seine et Suzon),
- La CCVTI (Communauté de communes des Vallées de la Tille et de l'IGNON),
- La CCMF (Communauté de communes Mirebellois et Fontenois),
- La CCAPVS (Communauté de communes Auxonne Pontarlier Val de Saône),
- La CCRS (Communauté de communes Rives de Saône),
- La CCGCNSG (Communauté de communes de Gevrey-Chambertin et de Nuits-Saint-Georges).

Périmètre d'étude et EPCI frontaliers

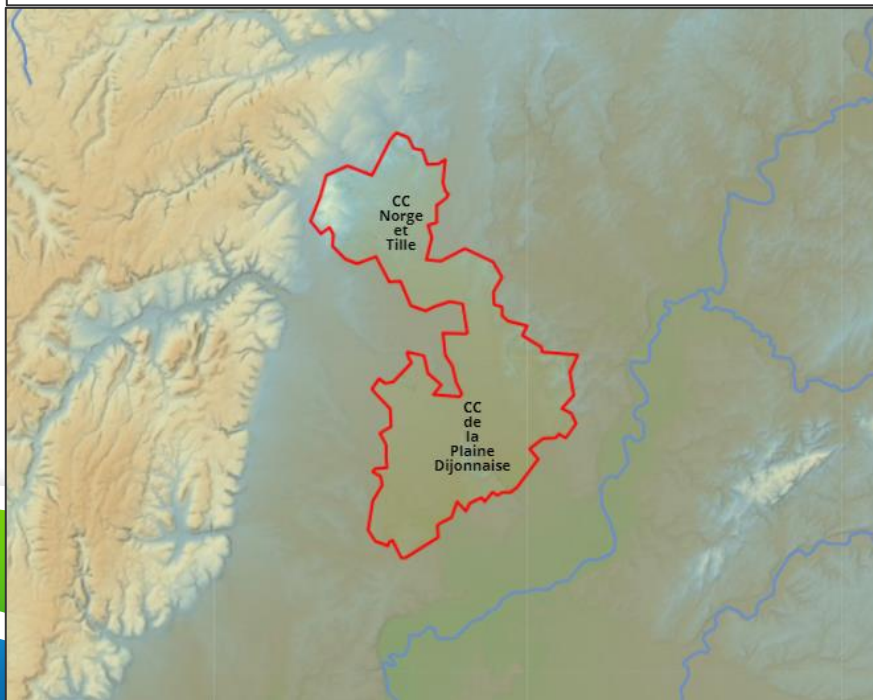
Source : Insee



Présentation géographique (relief et cours d'eau)

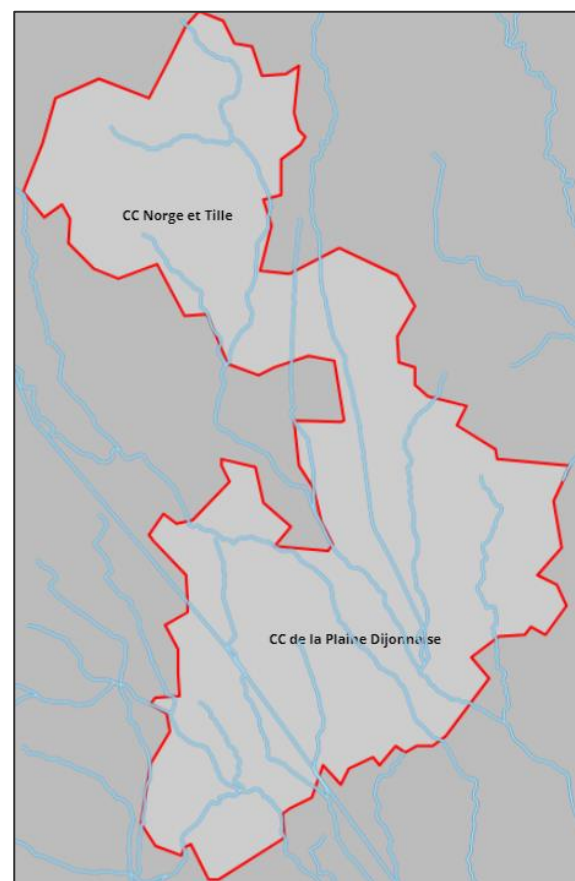
Les deux intercommunalités sont implantées en plaine et n'offrent que de très faibles déclivités. Ce point est un facteur favorable pour les déplacements à vélo.

Carte du relief des deux intercommunalités. Insee 2023



De **très nombreux cours d'eau** traversent les deux territoires avec notamment :

- Le **canal de Bourgogne** qui traverse la Plaine Dijonnaise dans sa partie sud-ouest,
- **L'Ouche,**
- **La Norges,**
- **La Tille.**



Présentation géographique (occupation des sols)

Les deux intercommunalités sont principalement **recouvertes de surfaces agricoles**.

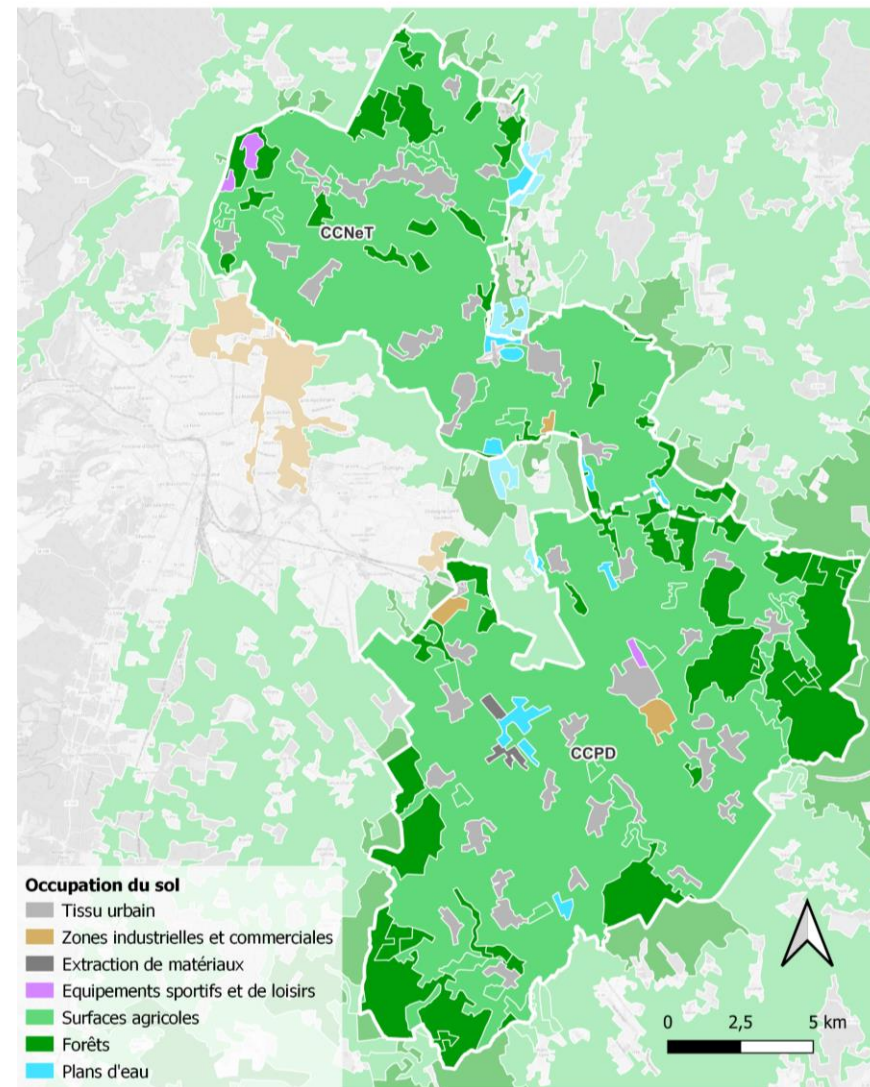
Les principales **tâches urbaines se répartissent en différents pôles sur l'ensemble du territoire d'étude**.

De nombreuses **forêts** sont également recensées notamment dans la partie Sud (au sein de la CC Plaine Dijonnaise).

Différents plans d'eau sont aussi répertoriés sur l'ensemble de la CC N&T et de la Plaine Dijonnaise.

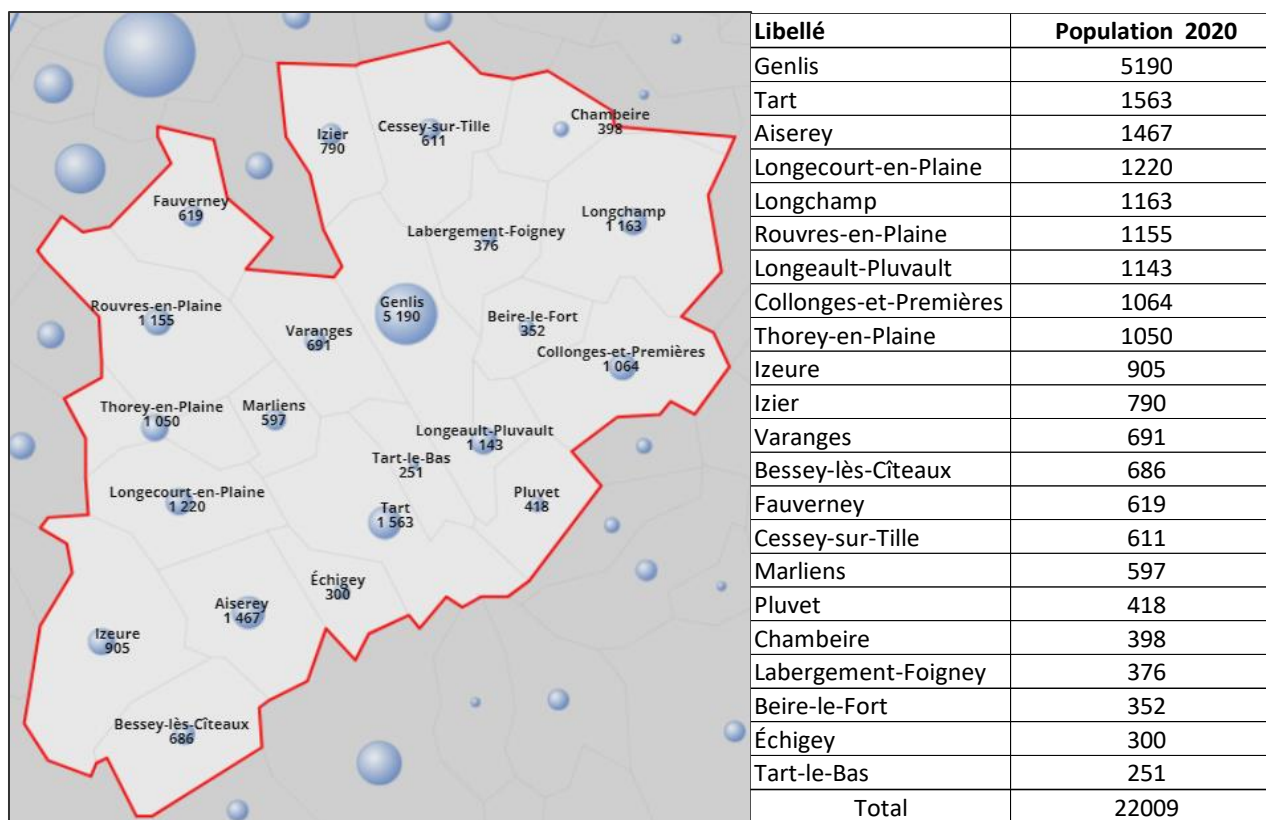
Catégorisation de l'occupation principale des sols

Source : Corinne Land Cover 2018



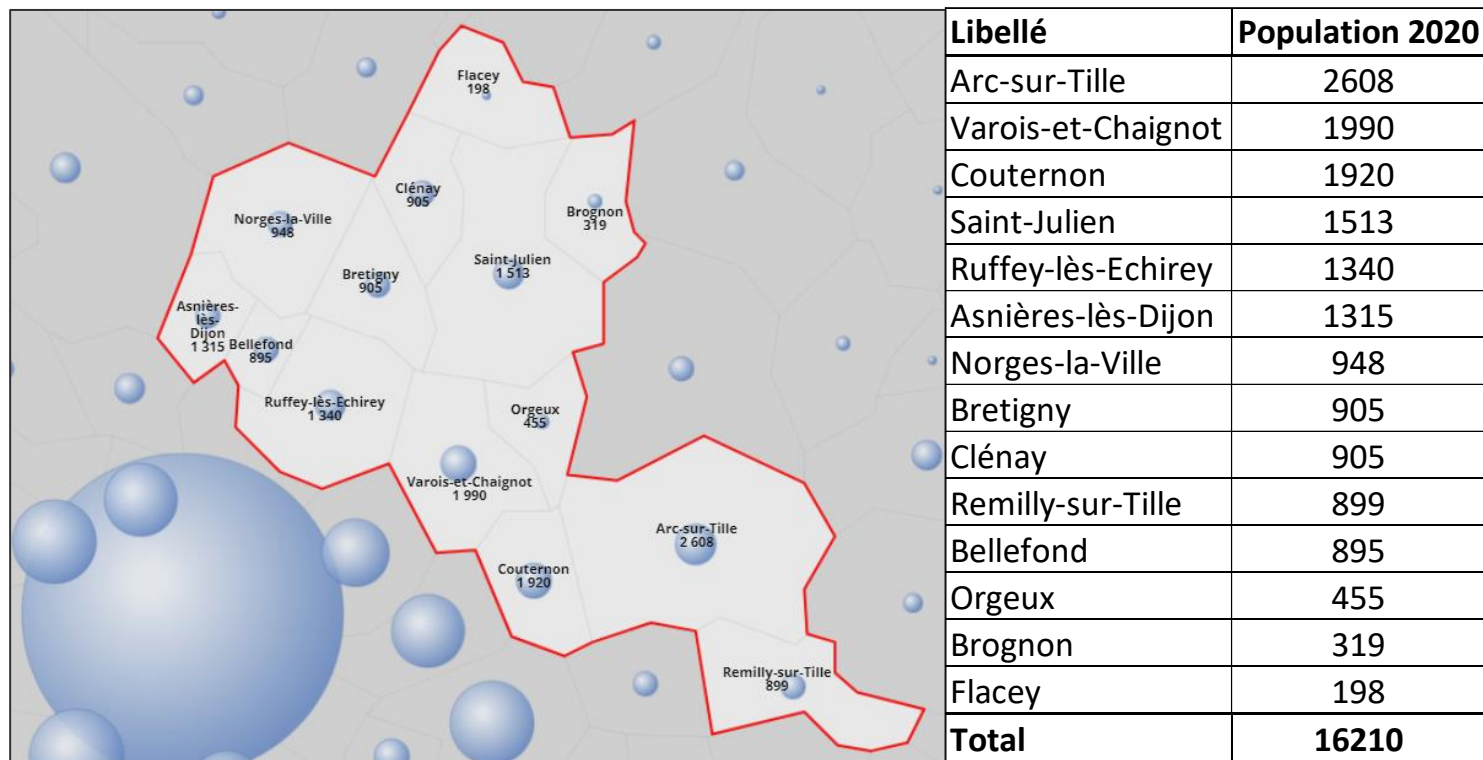
Population (répartition. Insee 2020)

En termes de répartition de la population, la **CC de la Plaine Dijonnaise** offre une centralité avec la commune de Genlis qui recense près de 5200 habitants. La seconde commune la plus peuplée est Tart avec 1563 habitants. Toutes les autres communes ont moins de 1500 habitants. Il y a ainsi un écart bien marqué entre la principale commune et le reste des villages. Genlis représente 23,6 % de la population de la CC de la Plaine Dijonnaise.



Population (répartition. Insee 2020)

Sur le territoire de la **CC Norge & Tille** (16 210 habitants), la principale commune est Arc-sur-Tille avec 2608 habitants. La deuxième commune la plus peuplée est Varois-et-Chaignot avec 1990. L'écart entre ces deux communes est relativement faible. Avec 16,1 %, Arc-sur-Tille n'affiche pas un écart de population si important par rapport aux autres communes.



Population (densité. Insee 2020)

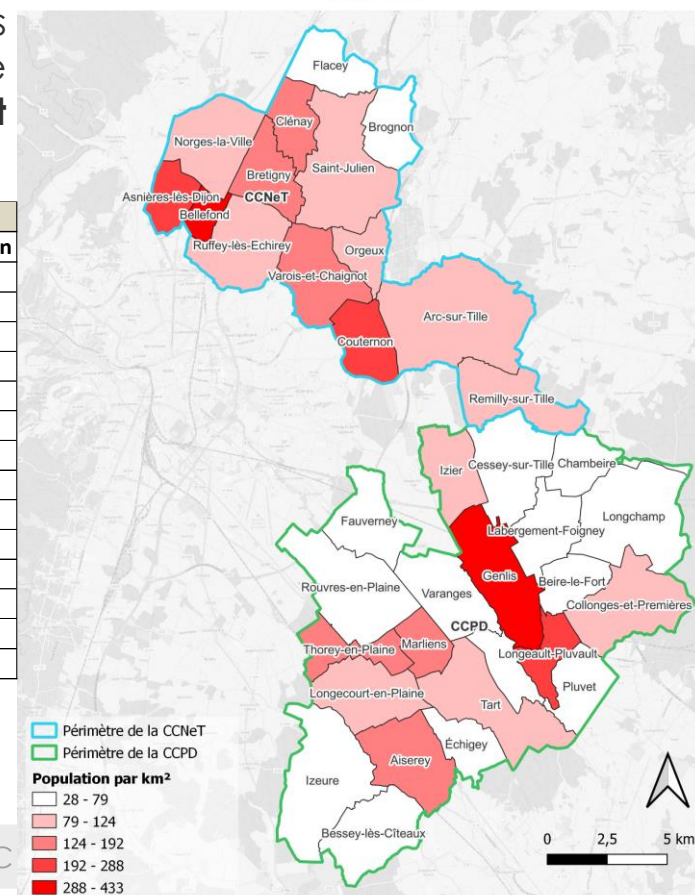
En termes de densité de population, **le poids de la ville centre de la CC de la Plaine Dijonnaise est confirmé avec près de 430 hab./km²**. La seconde commune en termes de densité de population est **Longeault-Pluvault** avec 243 hab./km², soit une densité deux fois plus faible.

Les densités de population de la **CC de Norge et Tille** sont quant **à elle réparties de manière plus homogène** sur la quasi-totalité du territoire. La **commune de Bellefond** affiche toutefois une densité plus importante que les autres avec **363,3 hab./km²**. Nous avons ensuite deux communes avec près de 300 hab./km² que sont **Asnières-les-Dijon et Couternon** avec respectivement **289 et 281,9 hab./km²**.

CC Plaine Dijonnaise			CC Norge et Tille		
Libellé	Population 2020	Densité de population	Libellé	Population 2020	Densité de population
Genlis	5190	429,6	Bellefond	895	362,3
Longeault-Pluvault	1143	243,2	Asnières-lès-Dijon	1315	289
Thorey-en-Plaine	1050	180,4	Couternon	1920	281,9
Aiserey	1467	139,7	Varois-et-Chaignot	1990	197
Marliens	597	137,2	Clénay	905	161,3
Longecourt-en-Plaine	1220	121,9	Bretigny	905	132,3
Tart	1563	114,3	Ruffey-lès-Echirey	1340	120,5
Izier	790	105,6	Arc-sur-Tille	2608	114,8
Collonges-et-Premières	1064	84,7	Orgeux	455	95,8
Rouvres-en-Plaine	1155	78,8	Saint-Julien	1513	92,1
Varanges	691	73,7	Remilly-sur-Tille	899	91,7
Longchamp	1163	71,7	Norges-la-Ville	948	86,2
Fauverney	619	71,3	Brognon	319	51,1
Beire-le-Fort	352	66,8	Flacey	198	29,2
Bessey-lès-Cîteaux	686	66,6			
Pluvet	418	64,2			
Chambeire	398	64,1			
Échigey	300	55			
Izeure	905	54,2			
Tart-le-Bas	251	53,9			
Cessey-sur-Tille	611	52,9			
Labergement-Foigny	376	49,3			

Densité de population par commune

Source : Insee



Population (densité par carroyage. Insee 2020)

Une analyse plus fine des **densités par carroyage** (qui pourra servir notamment pour le déploiement de services dans le cadre de la phase 3 de ce PMS mutualisé) **montre une concentration « normale » des populations dans les centres bourgs.**

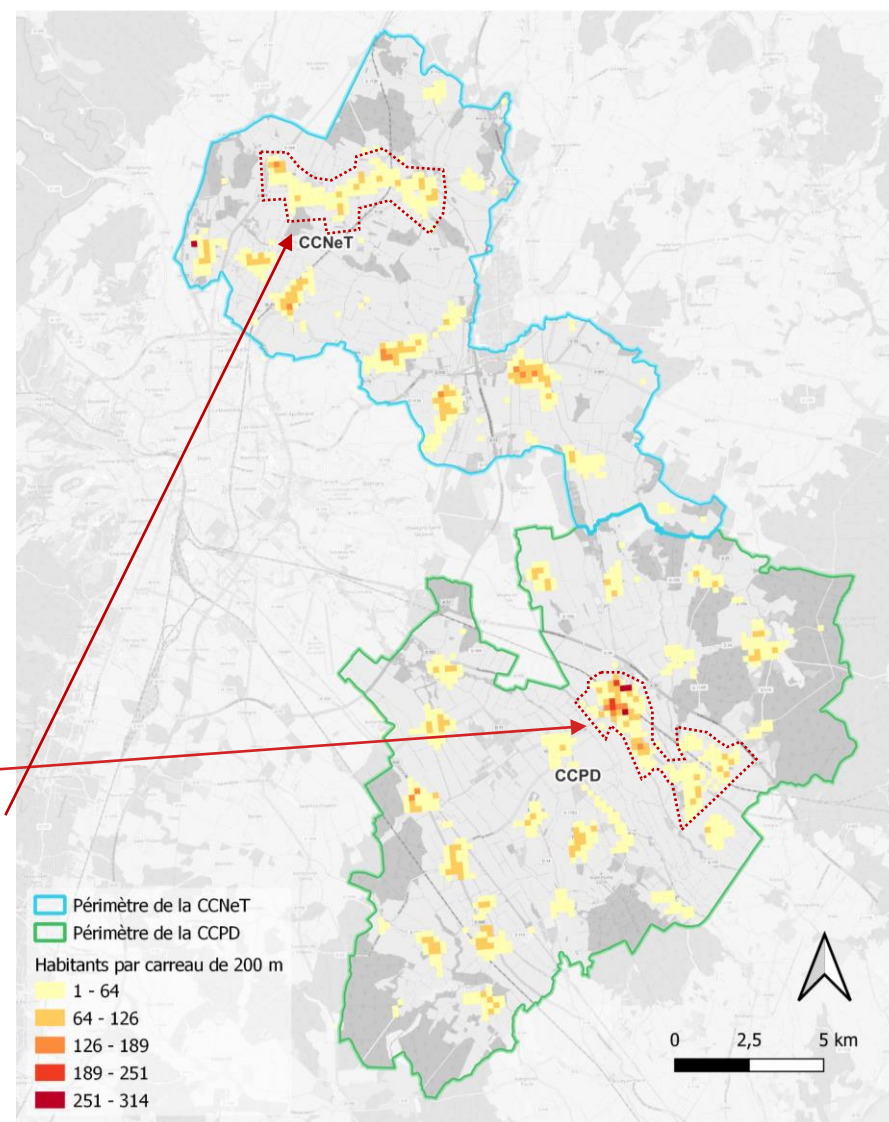
Nous avons ainsi de multiples polarités qui se dégagent. Il s'agit cependant de tâches peu denses.

Nous retrouvons également deux espaces de densité qui recouvrent plusieurs communes :

- La principale recouvrant **Genlis, Longeault-Pluvault et Collonges-et-Premières** dans la CCPD,
- La seconde, avec des densités plus faibles, recoupant les communes de **Norges-la-Ville, Bretigny, Clénay et Saint-Julien.**

Densité de population par carreau de 200 m de côté

Source : Filosofi - Insee



Les pôles générateurs de déplacements (les zones urbaines avec leurs commerces & services et les zones industrielles et commerciales)

Les tâches urbaines représentent les centres-villes et les centres-bourgs des communes des deux intercommunalités. **C'est là où la plus importante part de la population réside.** C'est au droit de ces espaces que **les principaux flux vont trouver leur origine** pour ensuite aller se répartir sur l'ensemble du territoire d'étude et au-delà, notamment vers Dijon Métropole.

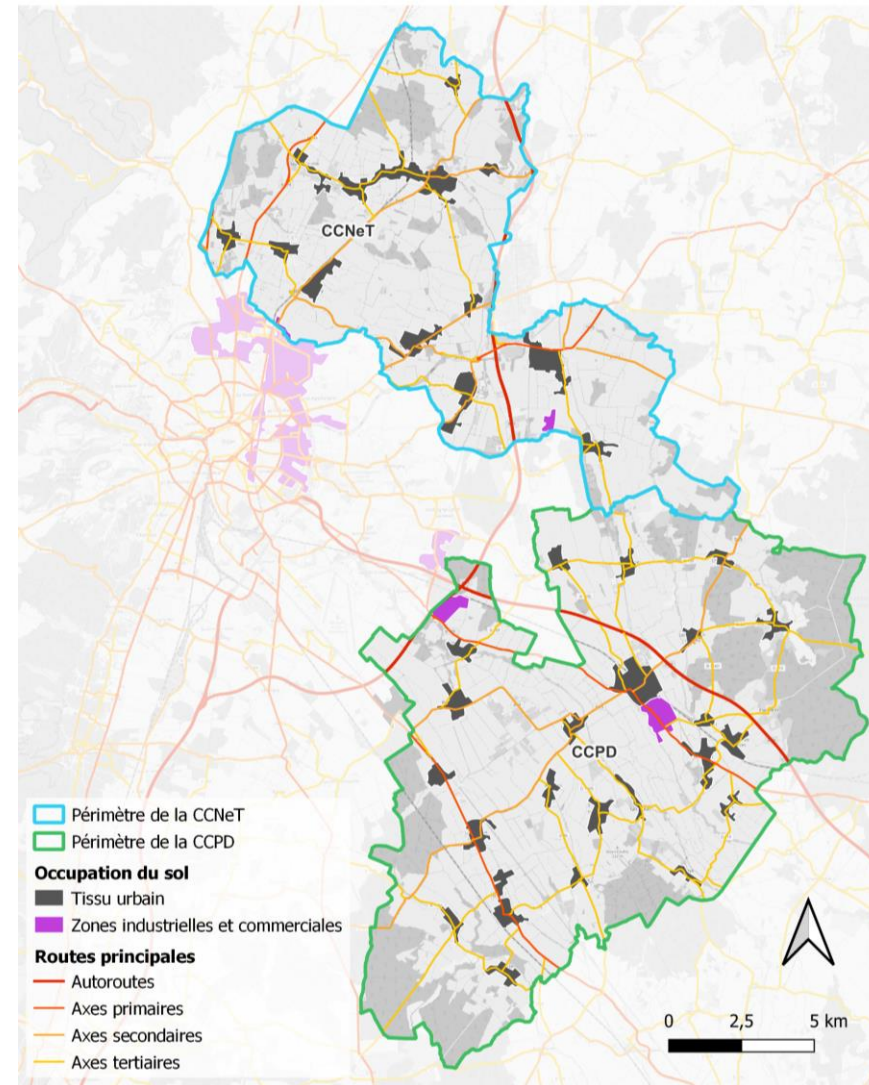
Trois zones industrielles et commerciales sont recensées sur les deux intercommunalités.

Deux ont été aménagées dans la CCPD et une dans la CCN&T.

Ces zones sont implantées à proximité des autoroutes A31 et A39 et/ou à proximité des principaux centres urbains (Genlis notamment).

Pôles générateurs de déplacement : zones d'activités

Source : Région Bourgogne Franche-Comté



Les pôles générateurs de déplacements (les emplois. Insee 2020)

Logiquement, la répartition des emplois correspond aux communes les plus denses et celles qui recensent les zones industrielles et commerciales.

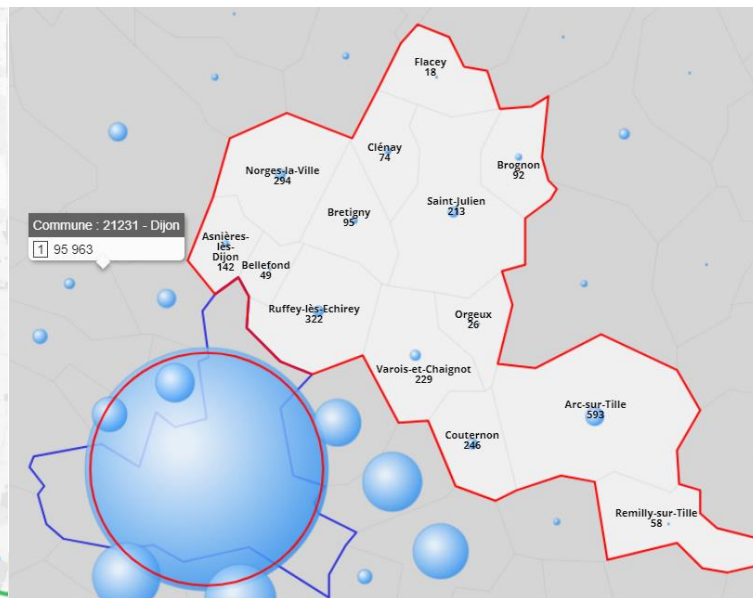
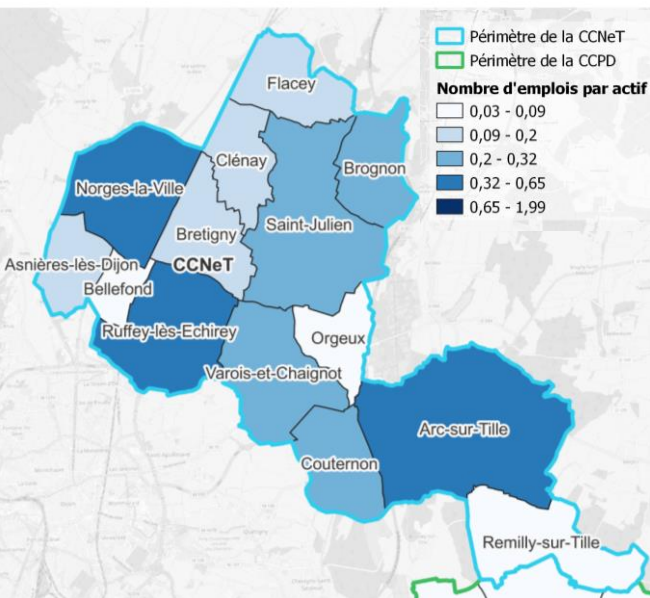
La CCPD recense 4324 emplois et la CCN&T 2452.

La ville de Dijon offre près de 96 000 emplois et Dijon Métropole près de 139 000.

Au sein de la **CCN&T**, **Arc-sur-Tille** est la première commune en termes d'emplois avec **593 postes** puis vient **Ruffey-lès-Echirey (322 emplois)** et **Norges-la-Ville (294)**.

Nombre d'emplois par actif

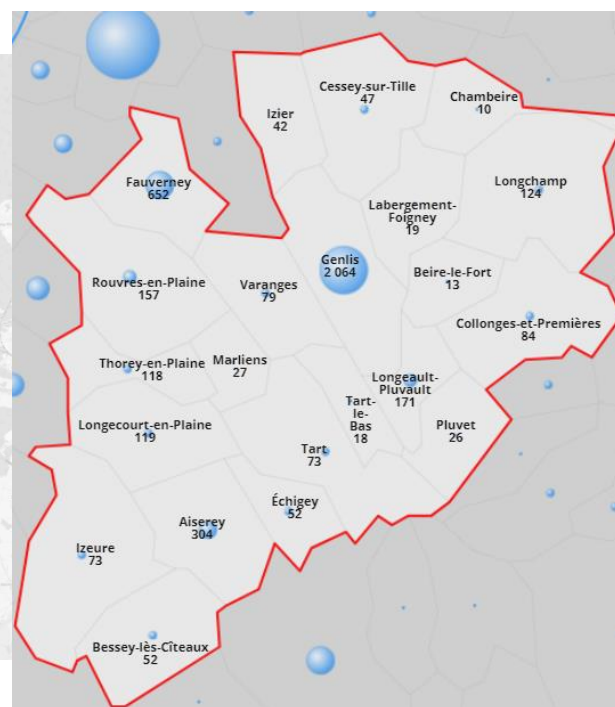
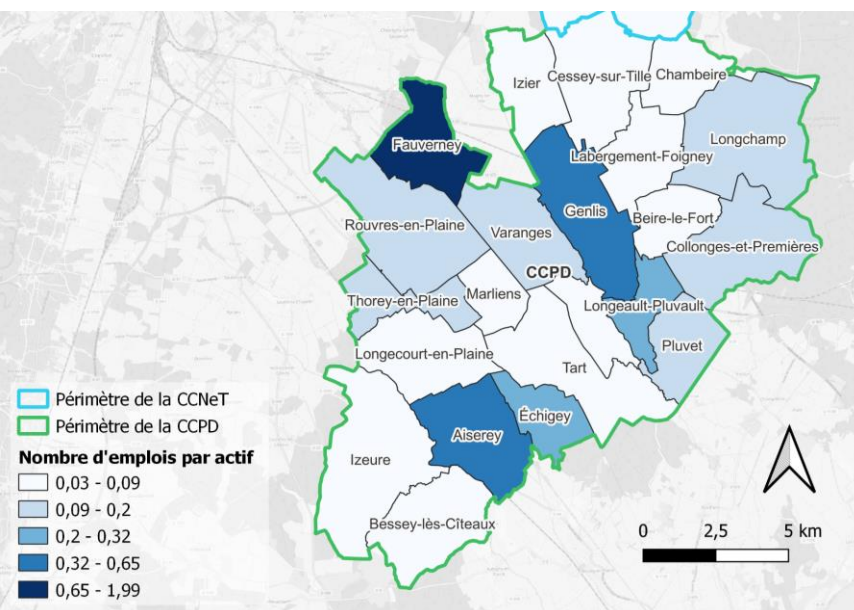
Source : Insee



CC Norge et Tille	
Libellé	Emplois 2020
Arc-sur-Tille	593
Ruffey-lès-Echirey	322
Norges-la-Ville	294
Couternon	246
Varois-et-Chaignot	229
Saint-Julien	213
Asnières-lès-Dijon	142
Bretigny	95
Brognon	92
Clénay	74
Remilly-sur-Tille	58
Bellefond	49
Orgeux	26
Flacey	18

Les pôles générateurs de déplacements (les emplois. Insee 2020)

Au sein de la CCPD, la commune de **Genlis offre 2064 emplois** loin devant la deuxième commune la mieux dotée à savoir **Fauverney et ses 652 emplois**. La présence de la zone industrielle à Fauverney la place toutefois comme la commune avec la densité d'emplois/habitant la plus élevée du territoire intercommunal.



CC de la Plaine Dijonnaise	
Libellé	Emplois 2020
Genlis	2064
Fauverney	652
Aiserey	304
Longeault-Pluvault	171
Rouvres-en-Plaine	157
Longchamp	124
Longecourt-en-Plaine	119
Thorey-en-Plaine	118
Collonges-et-Premières	84
Varanges	79
Izeure	73
Tart	73
Bessey-lès-Cîteaux	52
Échigey	52
Cessey-sur-Tille	47
Izier	42
Marliens	27
Pluvet	26
Labergement-Foigny	19
Tart-le-Bas	18
Beire-le-Fort	13
Chambeire	10

Les pôles générateurs de déplacements (les établissements scolaires)

Sur l'ensemble du territoire ce sont près de 47 établissements scolaires qui sont recensés dont 2 collèges et un lycée technologique.

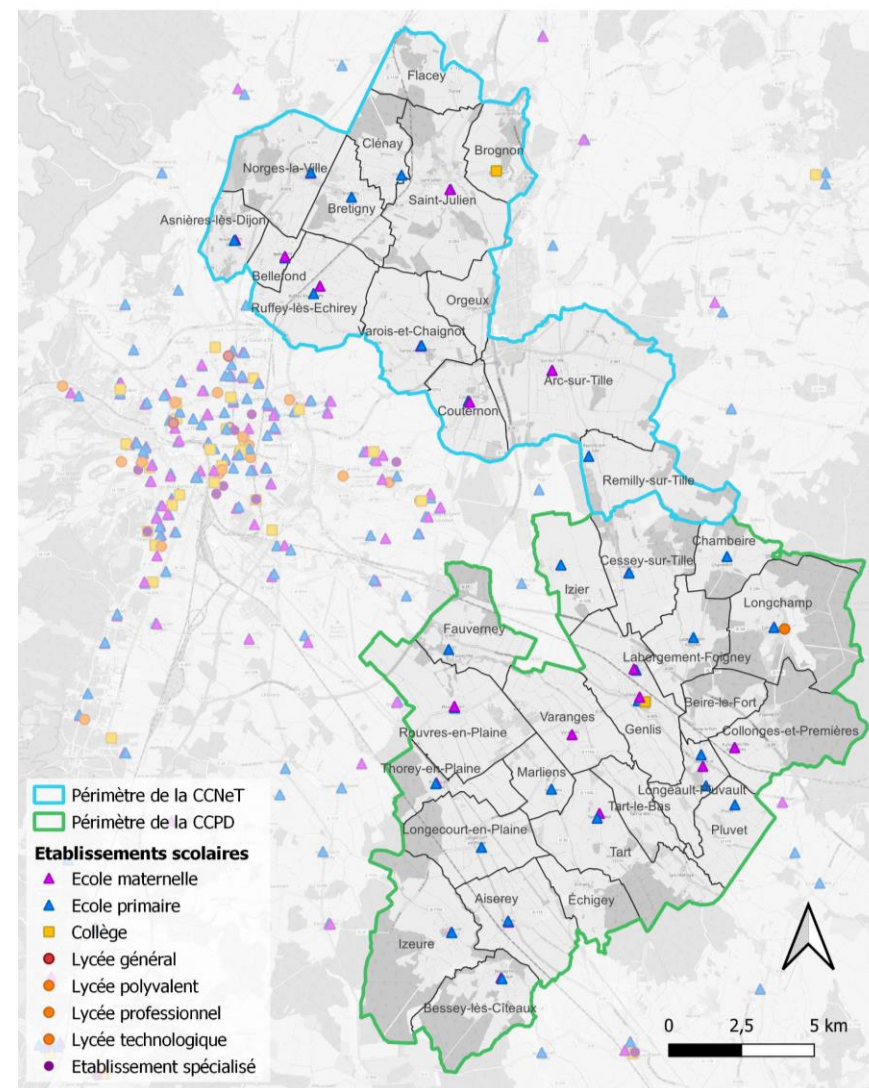
	ccpd	ccn&t
maternelles	10	7
élémentaires	19	8
collège	1	1
lycée technique	1	
Total	31	16
Total	47	

La CCPD recense deux fois plus d'établissements scolaires. C'est surtout le nombre d'écoles élémentaires qui est le plus important (19 dans la CCPD contre 8 dans la CCN&T).

A cela s'ajoutent 2 crèches dans la CCPD (Genlis et Thoray-en-Plaine) et 1 à Arc-sur-Tille.

Pôles générateurs de déplacement : établissements scolaires

Source : Région Bourgogne Franche-Comté



Les pôles générateurs de déplacements (les commerces, services, équipements sportifs, culturels, santé, ...)

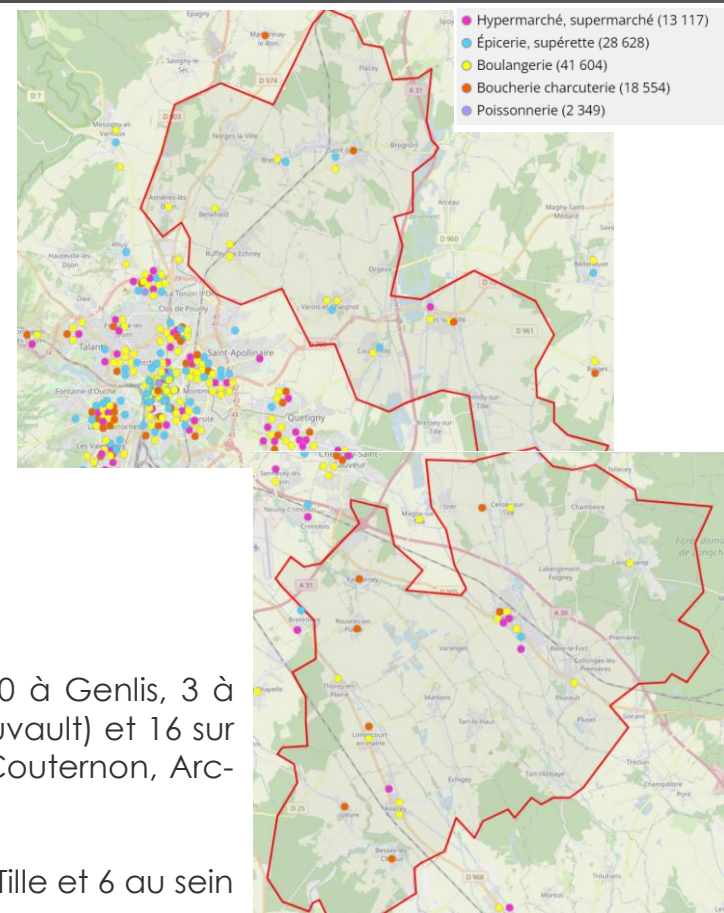
Les principaux commerces

Nous les retrouvons dans les centres bourgs avec toutefois la présence des hyper et supermarchés davantage excentrés, souvent le long de grands axes.

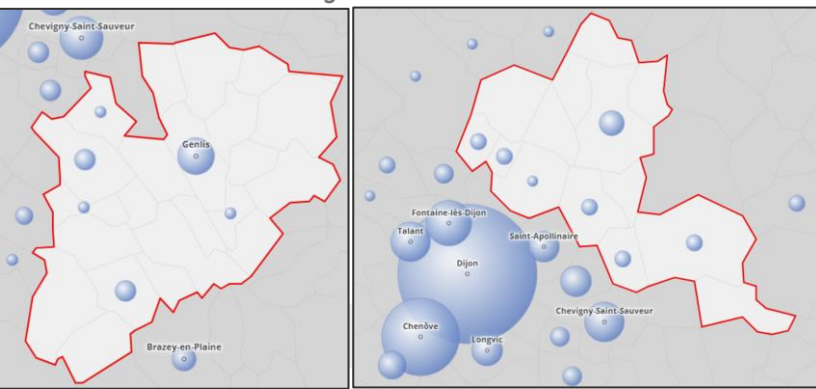
In fine, une certaine variété de commerces, avec 4 épicerie sur la CCN&T, 1 dans la CCPD (à Genlis), de nombreuses boulangeries et plusieurs hypers et supermarchés. Ces derniers étant quasi systématiquement synonymes de déplacements en voiture.

Les principaux services et pôles santé

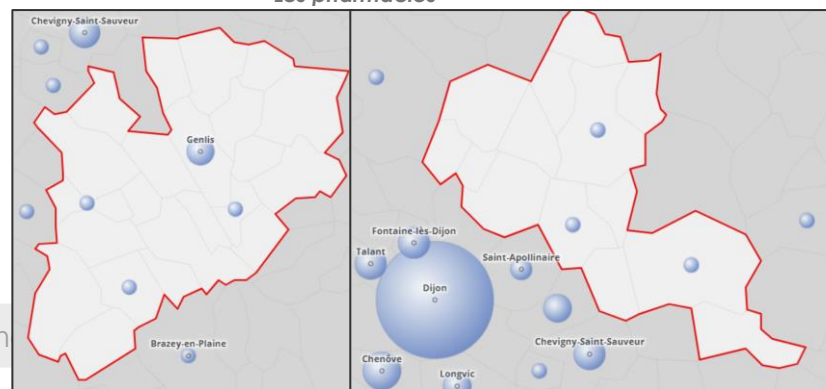
- Pas de pôle emploi sur le territoire,
- 4 banques sur le territoire d'étude, toutes dans la CCPD à Genlis,
- 34 médecins généralistes sur le territoire dont 19 au sein de la CCPD (10 à Genlis, 3 à Aiserey, 3 à Rouvres-en-Plaine, Fauverney, Thorey-en-Plaine, Longeault-Pluvault) et 16 sur la CCN&T dont 5 à Saint-Julien, 2 à Asnières-lès-Dijon, Bellefond, Varois, Couternon, Arc-sur-Tille et 1 à Ruffey-lès-Echirey,
- 3 Hébergements pour personnes âgées (à Genlis, Aiserey et Saint-Julien),
- Pharmacies (3 dans la CCN&T ; à Saint-Julien, Varois-et-Chaignot, Arc-sur-Tille et 6 au sein de la CCPD ; 3 à Genlis, Longeault-Pluvault, Aiserey, Thorey-en-Plaine).



Les généralistes

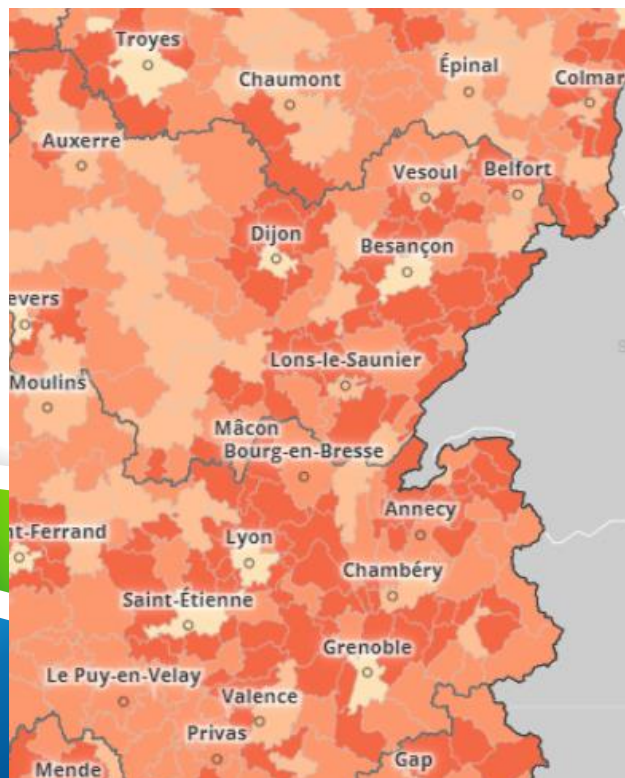


Les pharmacies

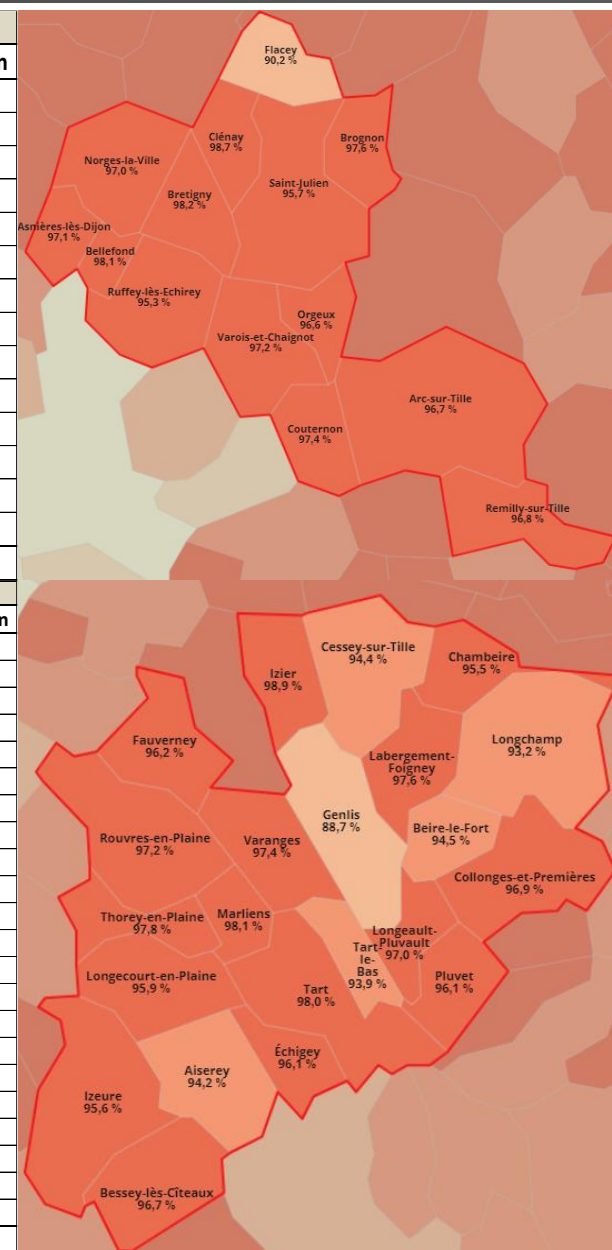


Motorisation des ménages (INSEE 2020)

Le taux de motorisation des ménages (nombre des ménages avec au moins 1 voiture) des deux intercommunalités est élevés (~96 %. cf. carte ci-contre), mais comparable à ce qui s'observe le plus généralement en première couronne des centralités départementales dans la majorité des territoires ruraux de France (cf. carte ci-dessous).



CC Norge & Tille	
Communes	Taux de motorisation
Clénay	98,7
Bretigny	98,2
Bellefond	98,1
Brognon	97,6
Couternon	97,4
Varois-et-Chaignot	97,2
Asnières-lès-Dijon	97,1
Norges-la-Ville	97
Remilly-sur-Tille	96,8
Arc-sur-Tille	96,7
Orgeux	96,6
Saint-Julien	95,7
Ruffey-lès-Echirey	95,3
Flacey	90,2
Moyenne	96,6
CC Plaine Dijonnaise	
Communes	Taux de motorisation
Izier	98,9
Marliens	98,1
Tart	98
Thorey-en-Plaine	97,8
Labergement-Foigny	97,6
Varanges	97,4
Rouvres-en-Plaine	97,2
Longeault-Pluvault	97
Collonges-et-Premières	96,9
Bessey-lès-Cîteaux	96,7
Fauverney	96,2
Échigey	96,1
Pluvet	96,1
Longecourt-en-Plaine	95,9
Izeure	95,6
Chambeire	95,5
Beire-le-Fort	94,5
Cessey-sur-Tille	94,4
Aiserey	94,2
Tart-le-Bas	93,9
Longchamp	93,2
Genlis	88,7
Moyenne	95,9



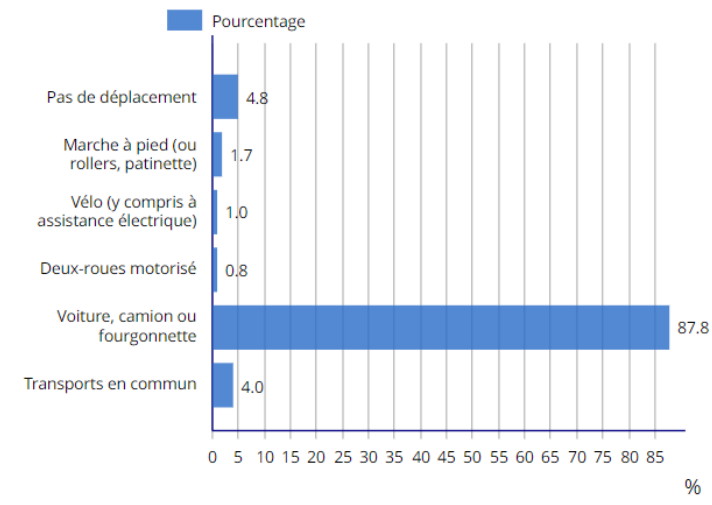
Les parts modales (INSEE 2020)

La part modale (c'est-à-dire le mode de transport utilisé pour se déplacer, ici en l'occurrence pour aller travailler) est essentiellement réalisée en voiture à des niveaux similaires pour les 2 intercommunalités (~88 %). Viennent ensuite les transports en commun (~4 %), La marche à pied (de 1,7 à 2,3 %), Le vélo (1 %), Et enfin les 2 roues motorisés (0,8 %).

Ces taux sont similaires à ce que nous pouvons observer dans les autres intercommunalités de première couronne autour de Dijon métropole (cf. schémas ci-dessous).

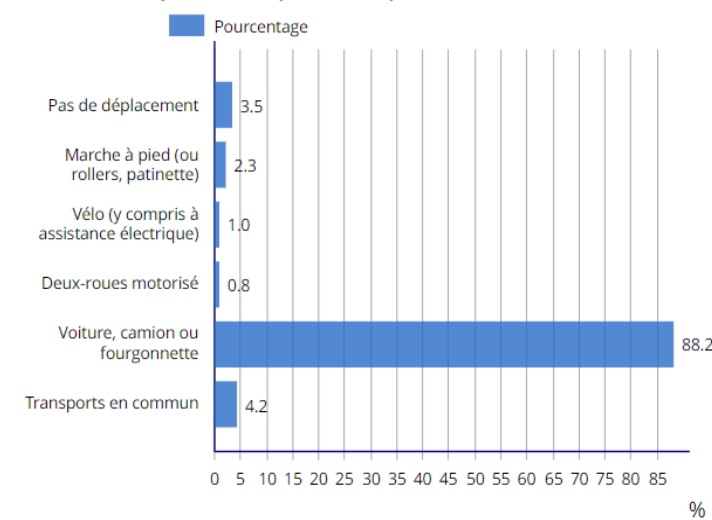
CC Norge et Tille

ACT G2 - Part des moyens de transport utilisés pour se rendre au travail en 2020

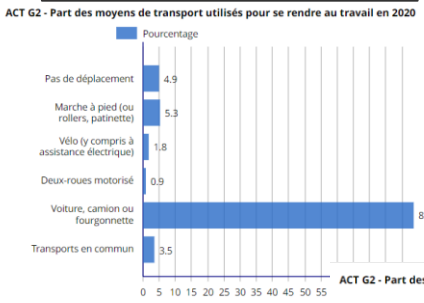


CC Plaine Dijonnaise

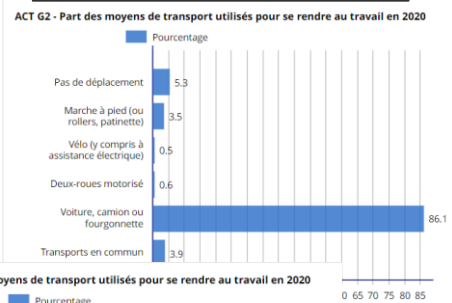
ACT G2 - Part des moyens de transport utilisés pour se rendre au travail en 2020



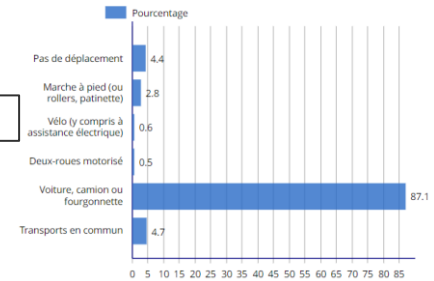
CC Gevrey-Chamberтин



CC Forêts-Seine-et Suzon



CC Ouche et Montagne



Les flux pendulaires (INSEE 2020)

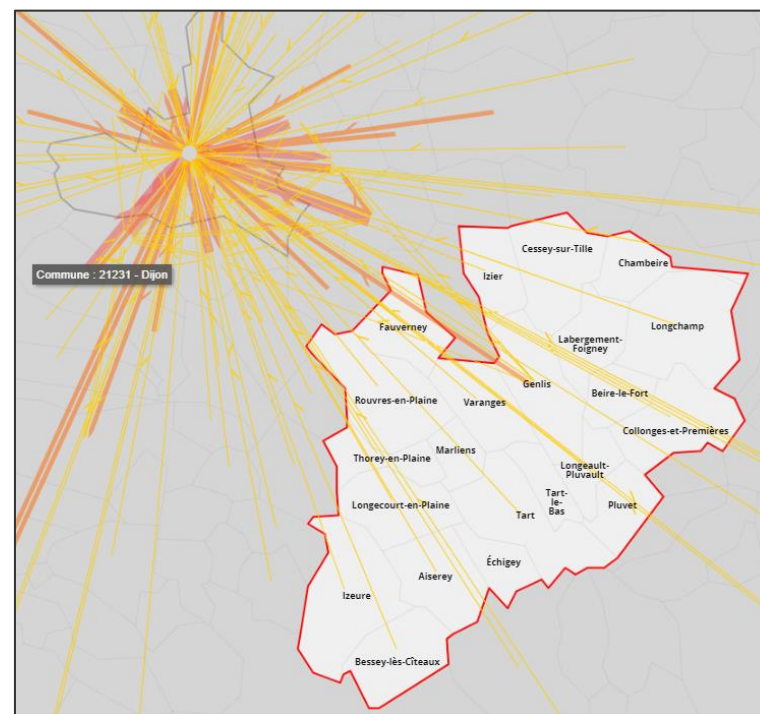
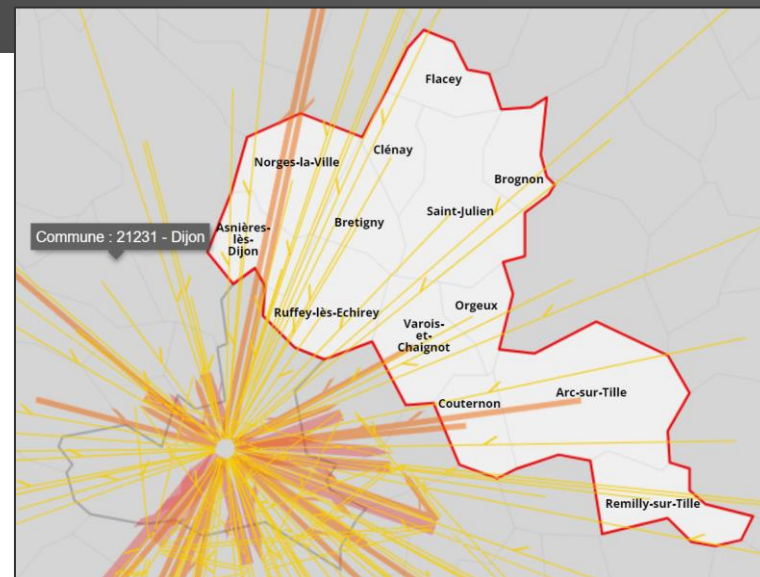
La flux pendulaires (c'est-à-dire domicile-travail) sont représentés sur cette carte faite à partir des données Insee qui ne montre que les flux >à100.

	CCNT	CCPD	Dijon métropole
CCPD			6476
CCNT			5261
Dijon métropole	666	927	

A partir de ces premières données très générales, nous observons toutefois les principaux flux avec 6 476 actifs résidants au sein de la CCPD et 5 261 actifs résidants au sein de la CCN&T qui vont travailler sur le territoire de Dijon Métropole.

Dans le sens inverse, ce sont 666 actifs de Dijon Métropole qui vont travailler au sein de la CCN&T et 927 au sein de la CCPD.

Nous proposons donc une analyse fine pour les 36 communes de la CCPD et de la CCN&T dans les slides suivantes. Seront présentées les destinations depuis toutes les communes des deux intercommunalités ainsi que les parts modales utilisées pour les déplacements domicile-travail.



Les flux pendulaires de commune à commune (Genlis. Insee 2020)

! Point de vigilance : Les rendus suivants sont construits à partir de source Insee. Cependant, des erreurs de % de parts modales sont parfois relevées. Dans certains de ces cas, ces erreurs seront corrigées à partir des données Insee brutes.

Les actifs de Genlis se rendent principalement à Dijon (760) avec leur voiture pour 78,3% d'entre eux. Les 21,7 autres % s'y rendent **en TC** (transport en commun) pour une distance moyenne de 20,2 km.

La **seconde destination des actifs de Genlis est Genlis avec 450 déplacements quotidiens** réalisés à 71,1% en voiture, **20% à pied** et **8,9% à vélo** (distance moyenne de 2,3 km).

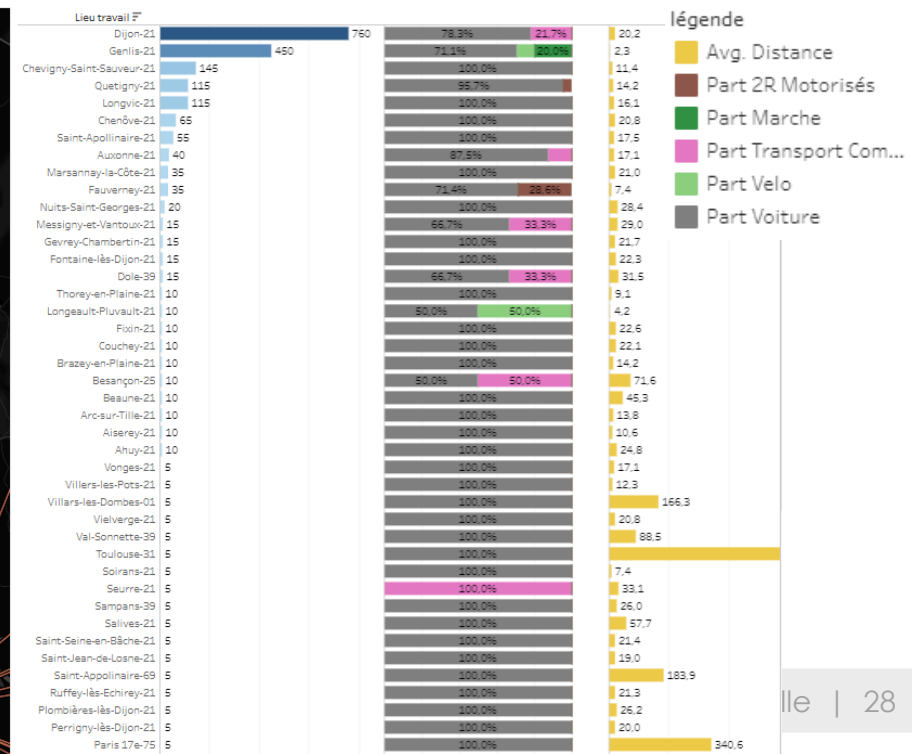
Vient ensuite **Chevigny-Saint-Sauveur avec 145 déplacements** réalisés à **100% en voiture** !

La **deuxième destination intracommunautaire après Genlis est Fauverney avec 35 déplacements réalisés à 71,4% en voiture** (les 28,6% en deux roues motorisés sont certainement une erreur !?)

Actifs résidant à Genlis-21 selon leur lieu de travail



Actifs résidant à Genlis-21 selon leur lieu de travail

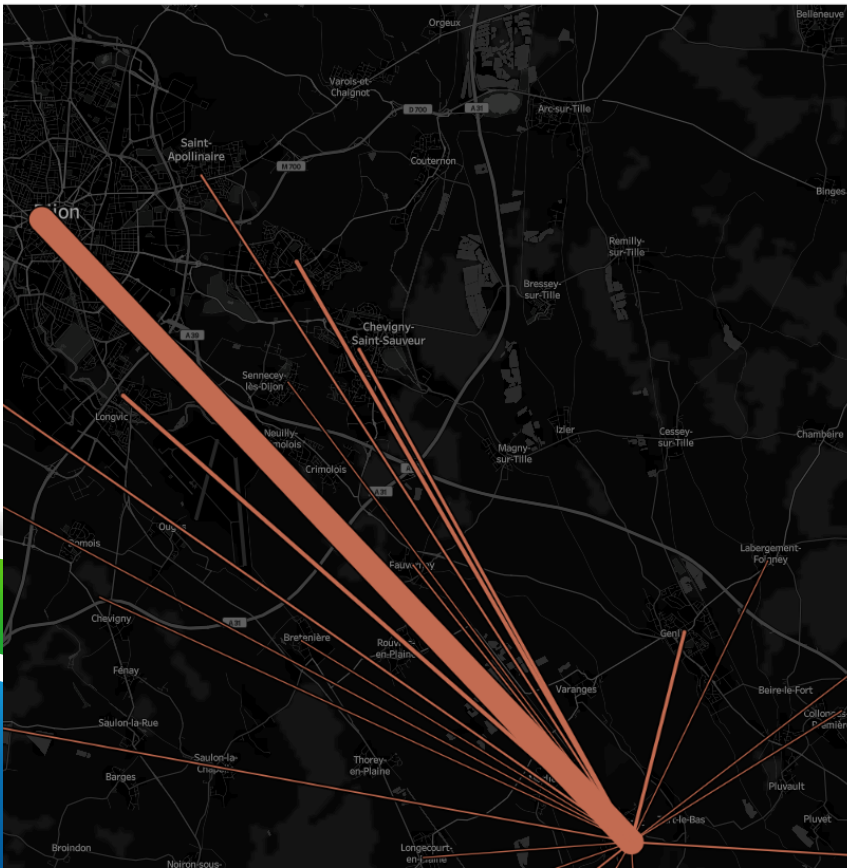


Les flux pendulaires de commune à commune (Tart. Insee 2020)

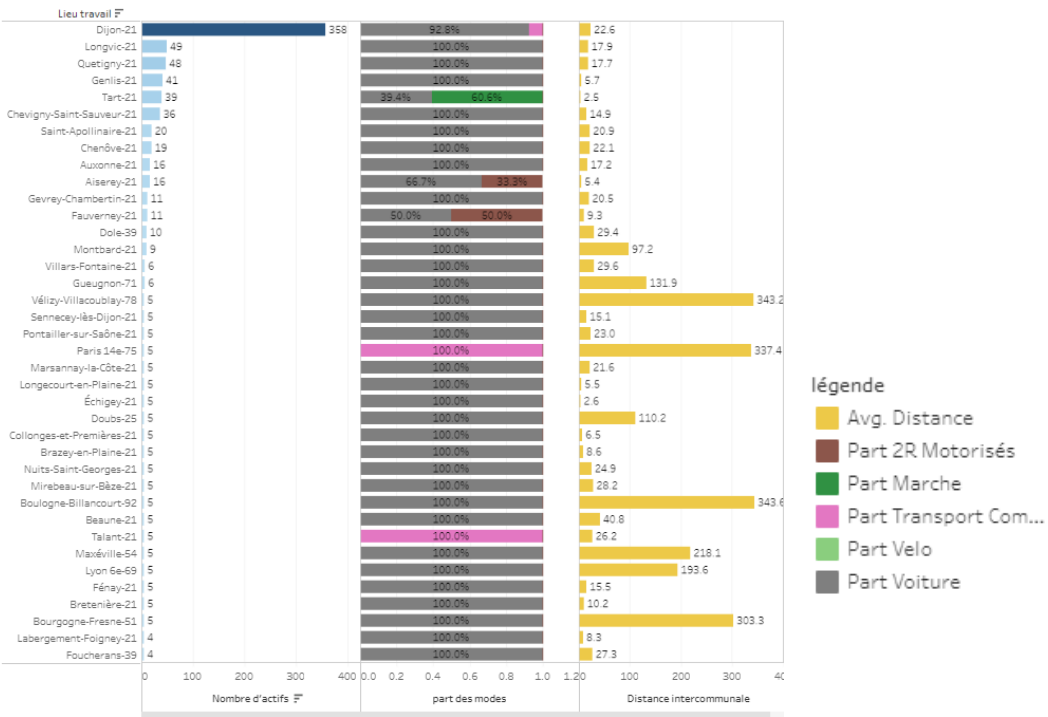
Les actifs de Tart se rendent principalement à Dijon (358). La distance moyenne est de 22,6 km. La **voiture** est le principal mode pour 92,8% d'entre eux. 7,2% s'y rendent en TC. La **seconde destination des actifs de Tart est Longvic avec 49 déplacements quotidiens** réalisés à 100% en voiture.

Avec 41 actifs, **Genlis est la première commune intracommunautaire pour aller travailler**. Les déplacements s'y font à **100% en voiture** malgré une **distance moyenne de 5,7 km**. Les **déplacements pendulaires intra communaux** viennent ensuite avec **39 actifs** qui habitent et travaillent à Tart. La distance moyenne est de 2,5 km est c'est **à pied que 60,6%** des actifs se déplacent pour aller travailler **(et 39,4% en voiture)**.

Actifs résidant à Tart-21 selon leur lieu de travail



Actifs résidant à Tart-21 selon leur lieu de travail



Les flux pendulaires de commune à commune (Aiserey. Insee 2020)

Les actifs d'Aiserey se rendent principalement à Dijon (163) avec leur voiture pour 97,1% d'entre eux. Les autres s'y rendent en TC (transport en commun).

Loin derrière, la seconde destination des actifs est Longvic avec 38 déplacements quotidiens réalisés à 100% en voiture.

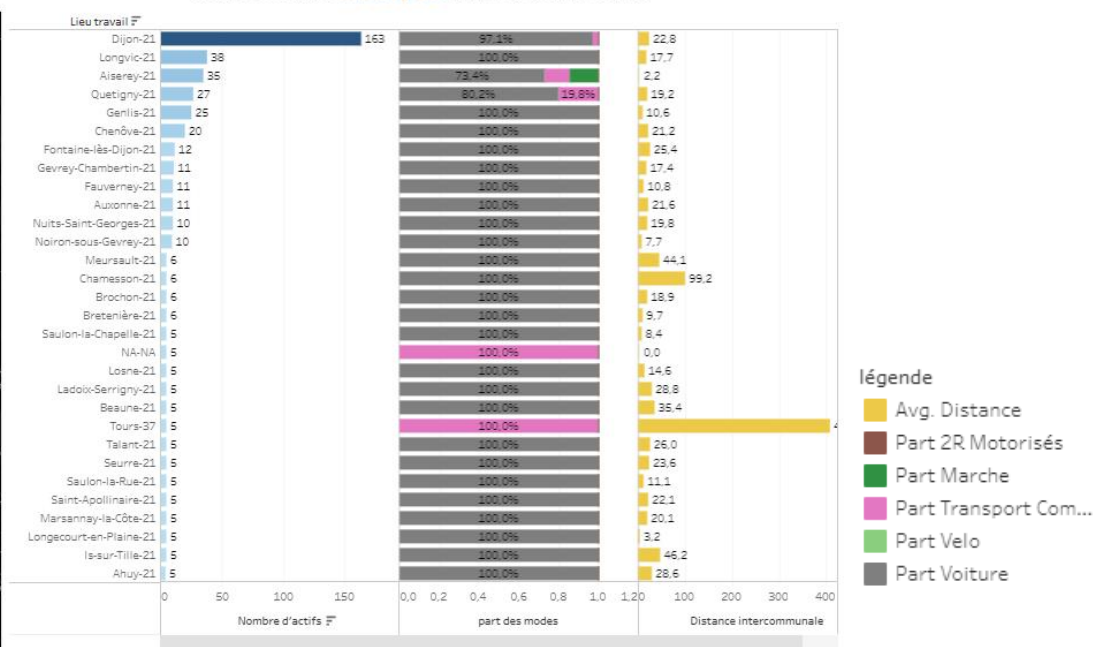
Vient ensuite Aiserey même avec 35 déplacements pendulaires réalisés à 73,4% en voiture pour une distance moyenne de 2,2 km, 12,5 % en TC et 14,1% à pied.

Genlis est la 5^{ème} destination avec 25 actifs qui y travaillent en s'y rendant à 100% en voiture pour une distance moyenne de 10,6 km.

Actifs résidant à Aiserey-21 selon leur lieu de travail



Actifs résidant à Aiserey-21 selon leur lieu de travail



Les flux pendulaires de commune à commune (Longecourt-en-Plaine. Insee 2020)

Les actifs de Longecourt-en-Plaine se rendent principalement à Dijon (146) avec leur voiture pour 93,9% d'entre eux. Les 3% s'y rendent en TC et 3,1% en 2RM (deux roues motorisés).

La seconde destination des actifs de Longecourt-en-Plaine est Longecourt-en-Plaine avec 84 déplacements réalisés à 44,8% en voiture, 30,4% à pied, 12,4% à vélo, 6,5% en TC et 5,9% en 2RM.

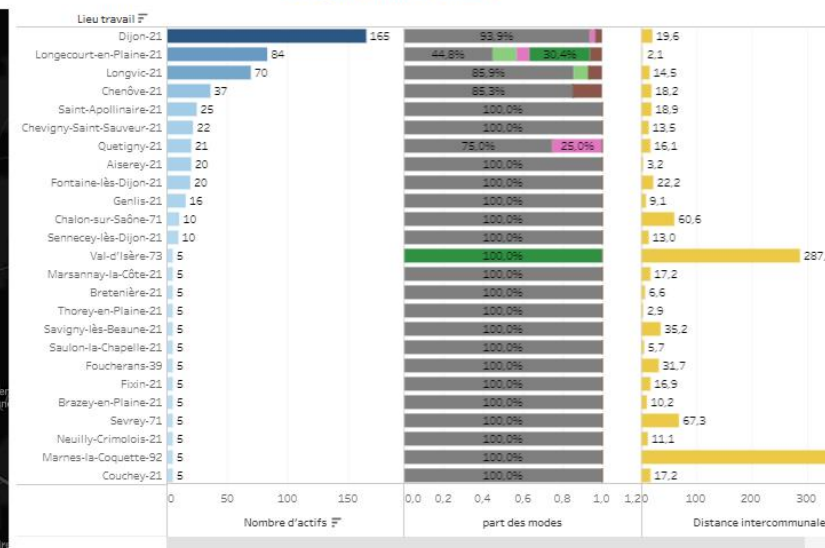
Longvic est la troisième destination pour 70% pendulaires avec 85,9% de part modale VP, 7,4% à vélo et 6,8% en 2RM pour une distance moyenne de 14,5 km.

! TC pour 25% des actifs allant travailler à Quetigny = erreur (1h07 en TC, 32 min en voiture. Source Mobigo).

Actifs résidant à Longecourt-en-Plaine-21 selon leur lieu de travail



Actifs résidant à Longecourt-en-Plaine-21 selon leur lieu de travail



légende

- Avg. Distance
- Part 2R Motorisés
- Part Marche
- Part Transport Com...
- Part Velo
- Part Voiture

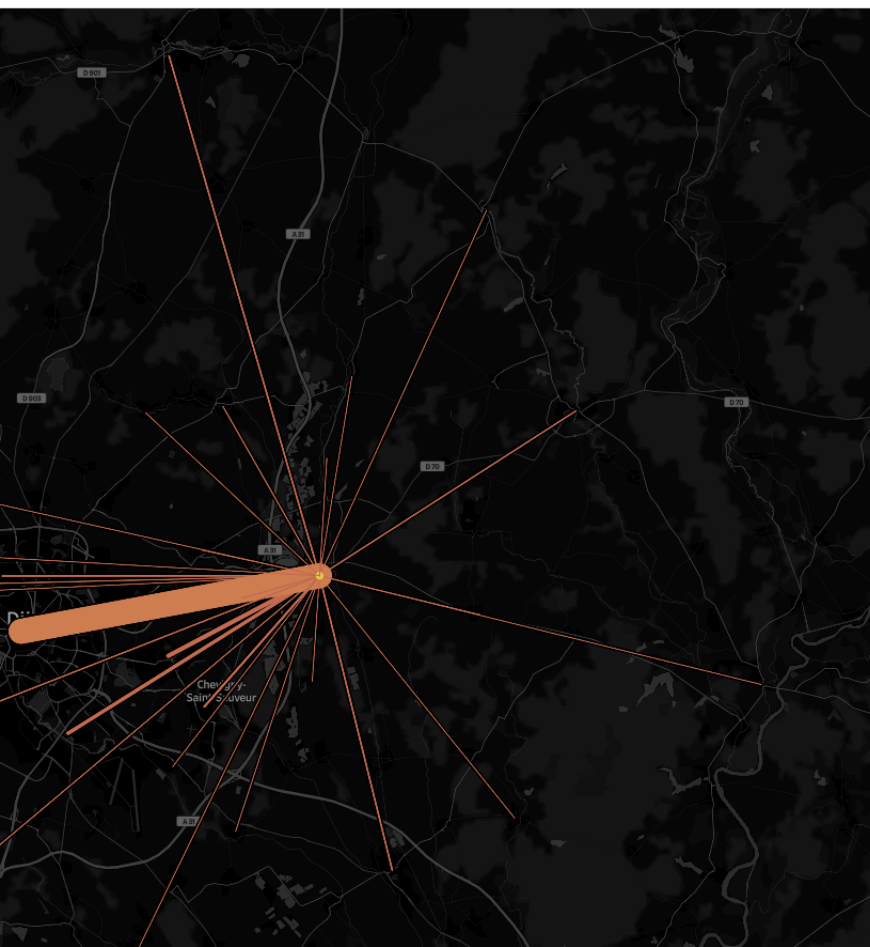
Les flux pendulaires de commune à commune (Arc-sur-Tille. Insee 2020)

Les actifs de la commune d'Arc-sur-Tille se rendent principalement à Dijon (475) avec leur voiture à 98,9%. 1,1% s'y rendent à vélo.

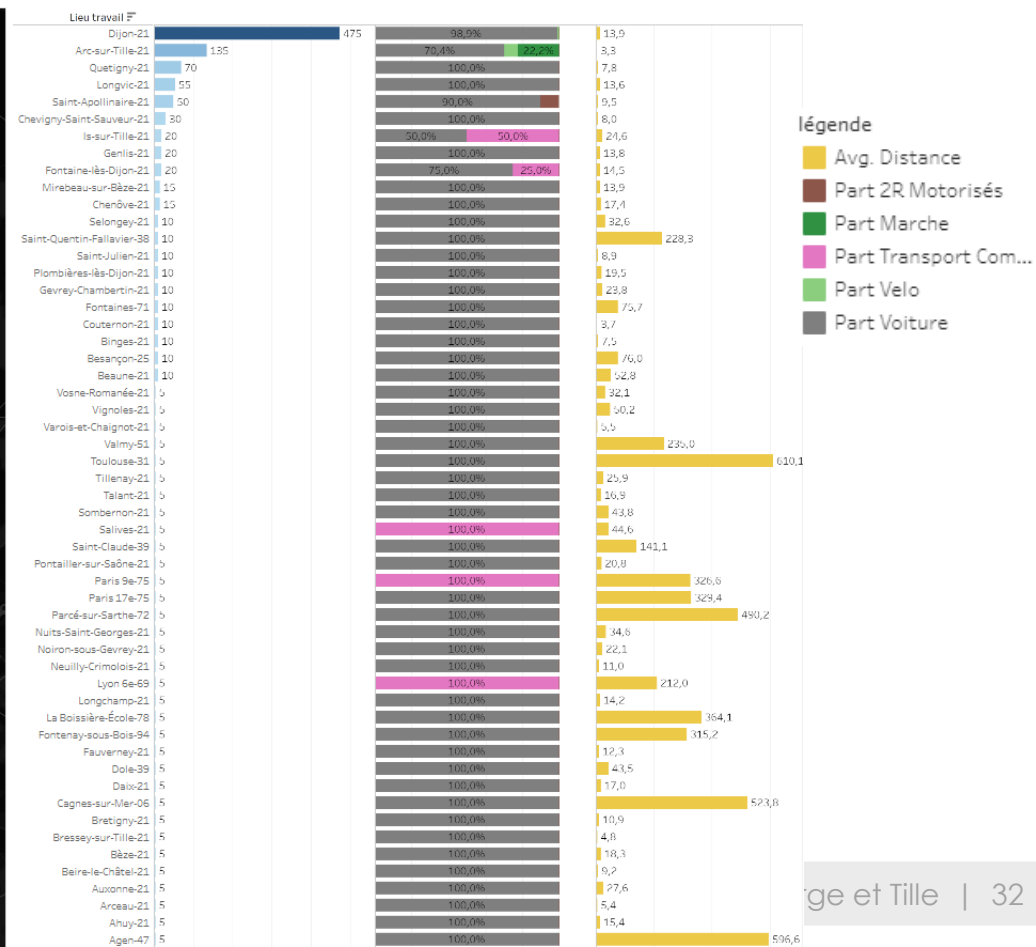
La seconde destination la plus importante pour les actifs est leur commune de résidence. 70,4% s'y rendent en voiture, 7,4% en TC et 22,2% à pied et ce, pour une distance moyenne de 3,3 km.

Vient ensuite Quetigny avec 70 déplacements réalisés à 100% en voiture pour parcourir en moyenne 7,8 km.

Actifs résidant à Arc-sur-Tille-21 selon leur lieu de travail



Actifs résidant à Arc-sur-Tille-21 selon leur lieu de travail



- Avg. Distance
- Part 2R Motorisés
- Part Marche
- Part Transport Com...
- Part Velo
- Part Voiture

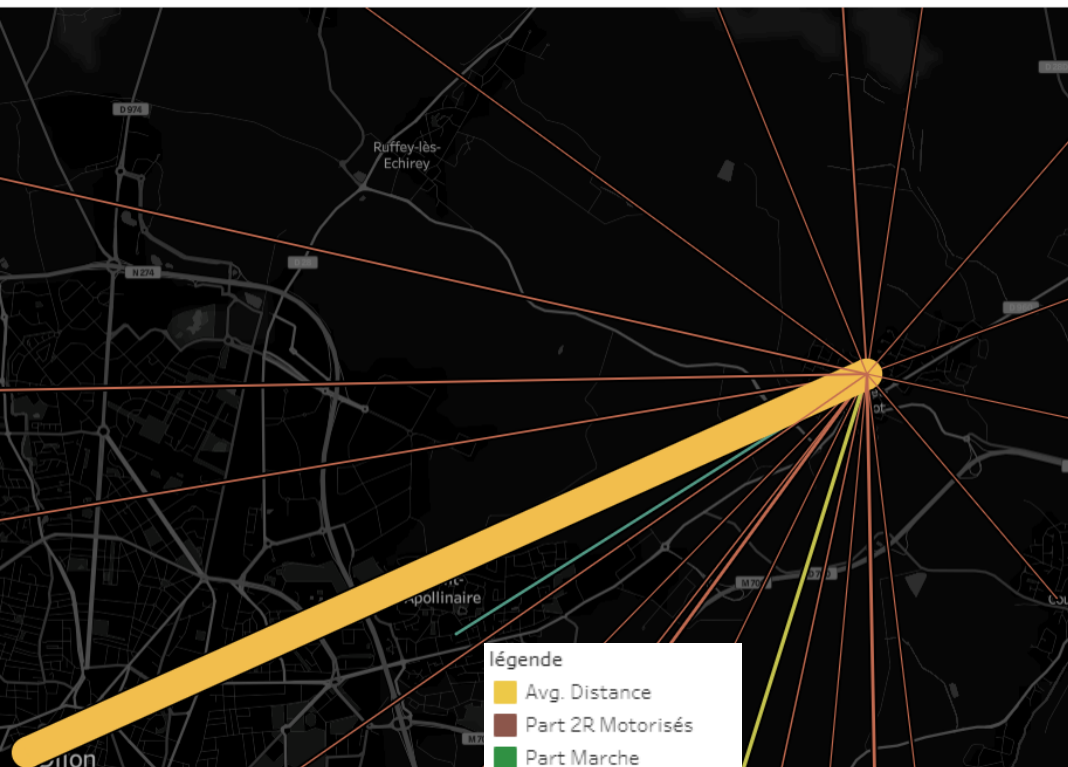
Les flux pendulaires de commune à commune (Varois-et-Chaignot. Insee 2020)

Les actifs de la commune de Varois-et-Chaignot se rendent principalement à Dijon (452) avec leur voiture à 93,6%. 5,3% s'y rendent à vélo et 1,1% en 2RM (distance moyenne : 9km).

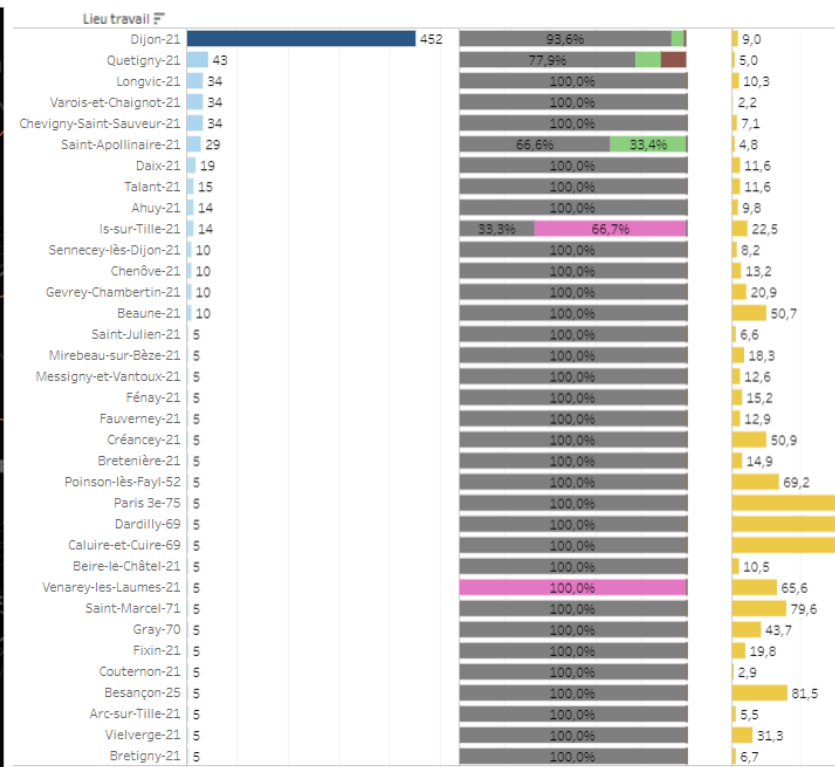
Loin derrière, vient ensuite **Queigny avec 43 déplacements** réalisés à **77,9% en voiture, 11,1% à vélo et 11% en TC** pour parcourir en moyenne 5 km.

Les déplacements pendulaires intra communaux arrivent en 4^{ème} position avec 34 actifs qui habitent et travaillent dans leur commune de résidence. 100% de ces déplacements se font en voiture pour une distance moyenne de 2,2km.

Actifs résidant à Varois-et-Chaignot-21 selon leur lieu de travail



Actifs résidant à Varois-et-Chaignot-21 selon leur lieu de travail



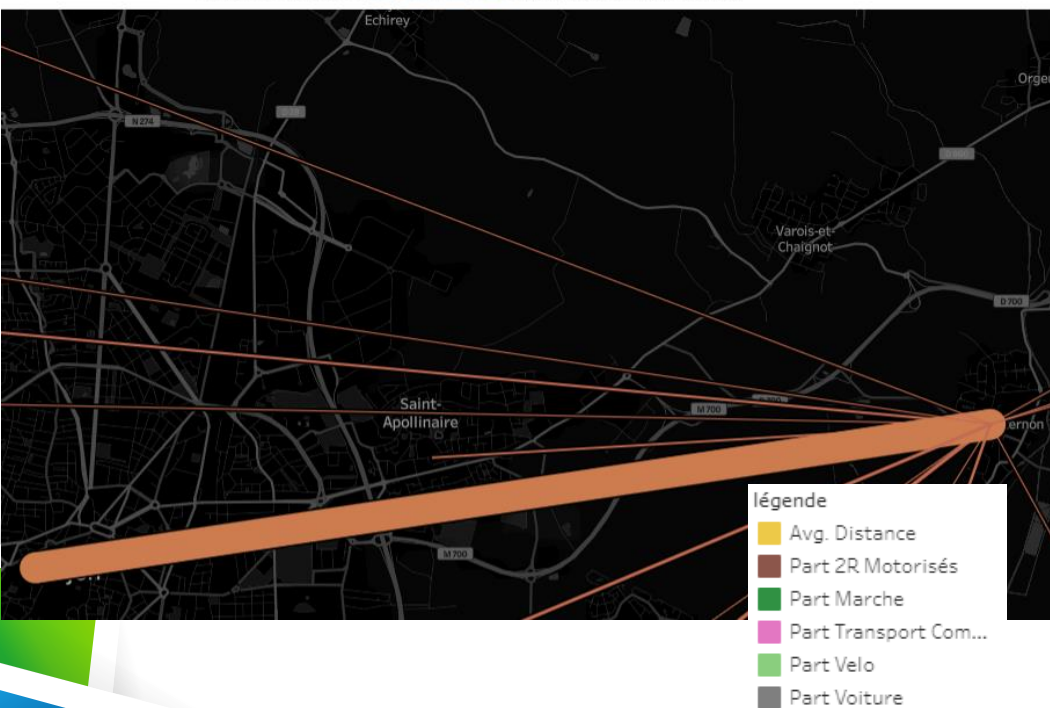
Les flux pendulaires de commune à commune (Couternon. Insee 2020)

Les actifs de la commune de Couternon se rendent principalement à Dijon (497) à 96,9% en voiture. 1% s'y rendent à vélo et 2% en TC (distance moyenne : 10,2km).

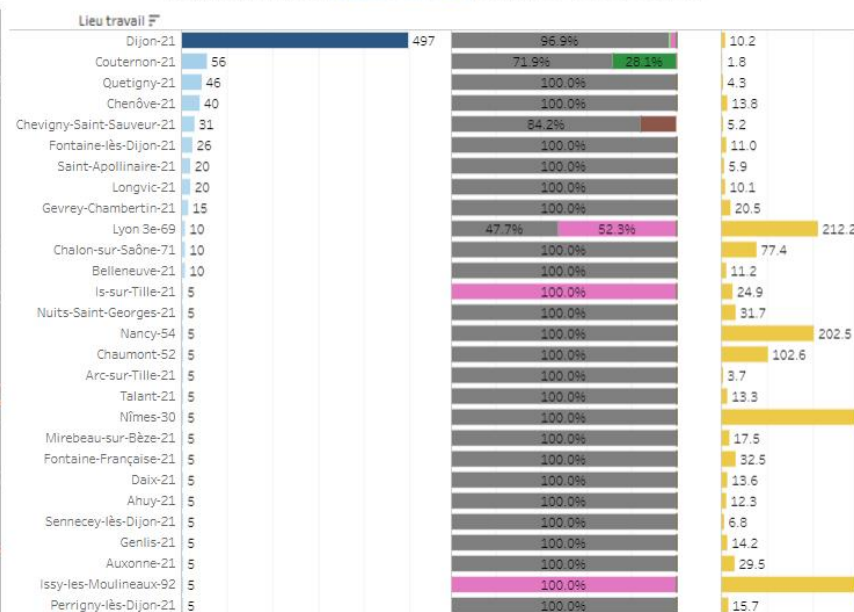
56 actifs travaillent dans leur commune de résidence. 71,9% y vont en voiture, 28,1% à pied pour parcourir en moyenne 1,8km.

Quetigny est la troisième destination des actifs (46) de Couternon. Ils s'y rendent tous en voiture malgré les 4,3 km à parcourir en moyenne.

Actifs résidant à Couternon-21 selon leur lieu de travail



Actifs résidant à Couternon-21 selon leur lieu de travail



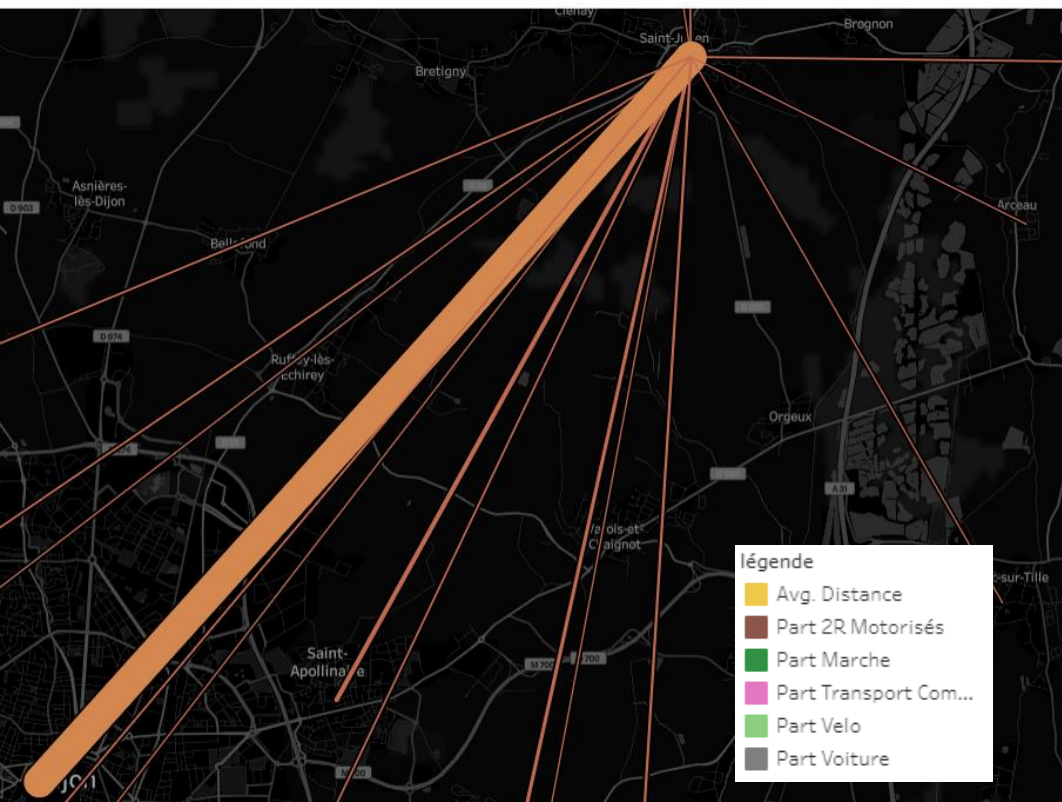
Les flux pendulaires de commune à commune (Saint-Julien. Insee 2020)

Les actifs de la commune de Saint-Julien se rendent principalement à Dijon (304) à **96,5% en voiture**. 1,8% s'y rendent à vélo et 1,8% en TC (distance moyenne : 13,8km).

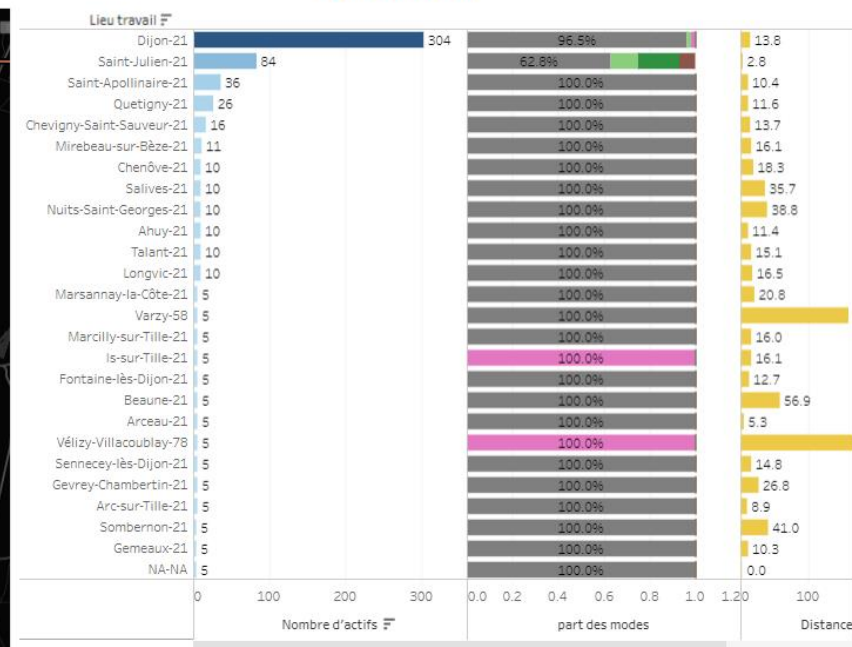
84 actifs travaillent dans leur commune de résidence. 62,8% y vont en voiture, 18,2% à pied, 12,3% à vélo et 6,7% en TC pour parcourir en moyenne **2,8km**.

Saint-Apollinaire et Quetigny sont en troisième et quatrième destination des actifs (36 & 26). Ils s'y rendent **tous en voiture** (distance d'~10/11 km).

Actifs résidant à **Saint-Julien-21** selon leur lieu de travail



Actifs résidant à **Saint-Julien-21** selon leur lieu de travail



Les flux de trafic tous modes & tous motifs le long du réseau national (data.gouv.fr 2019)

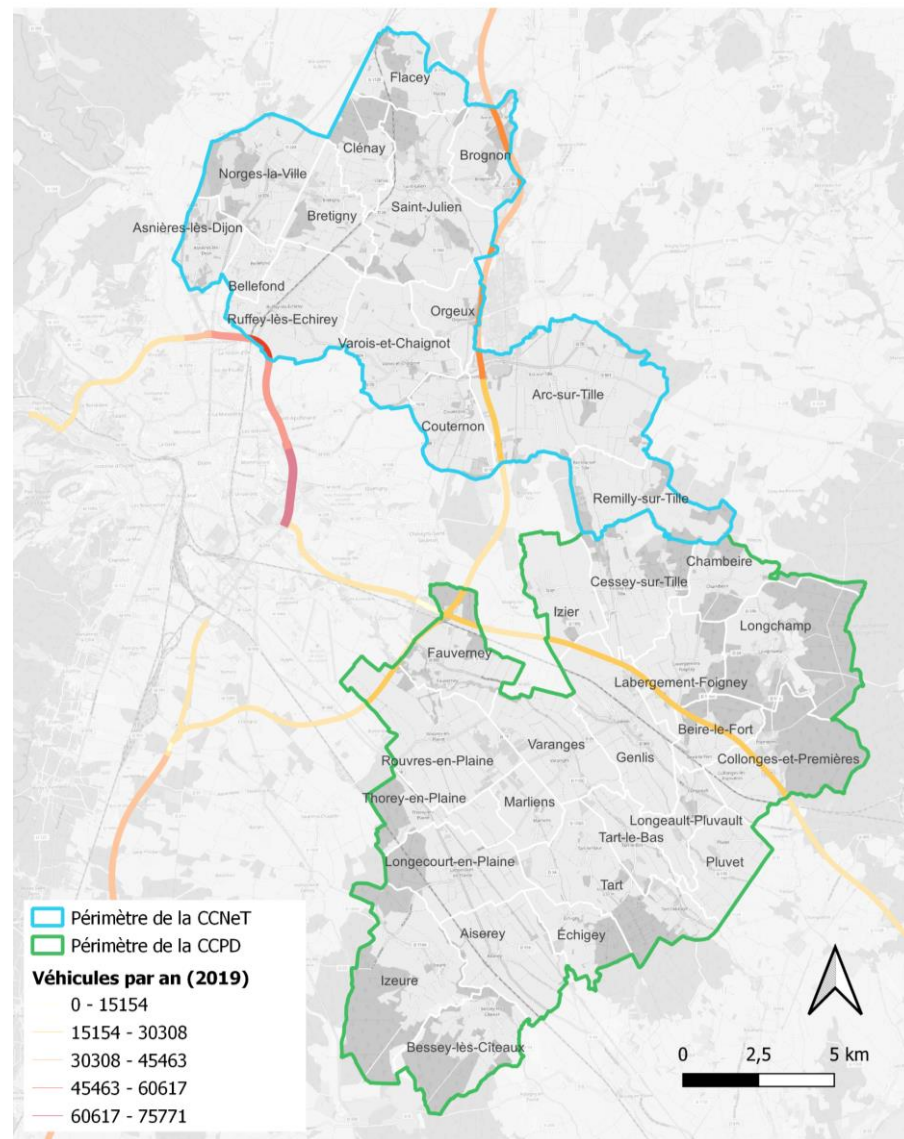
Les données du gouvernement sur les flux de trafics moyens journaliers annuels concernent **les voiries d'intérêt national à savoir les autoroutes et les routes nationales.**

Ici sont concernées pour le territoire d'étude, **l'A31 et l'A39** avec des trafics supérieurs le long de l'A31 dont certains tronçons affichent des volumes de **30 à 45.000 véh./jr.** Au-delà, que ce soit le long de l'A31 ou de l'A39, les volumes de trafics sont de **15 à 30.000 véh./jr.**

Notons que la **RN 274**, voie de **contournement dijonnaise**, affiche des niveaux de fréquentation plus élevés sur certains de ces tronçons allant jusqu'à **60 à 75 000 véh./jr.**

Trafic moyen journalier annuel en 2019 de la CCPD et de la CCNeT

Source : Data.gouv.fr 2019



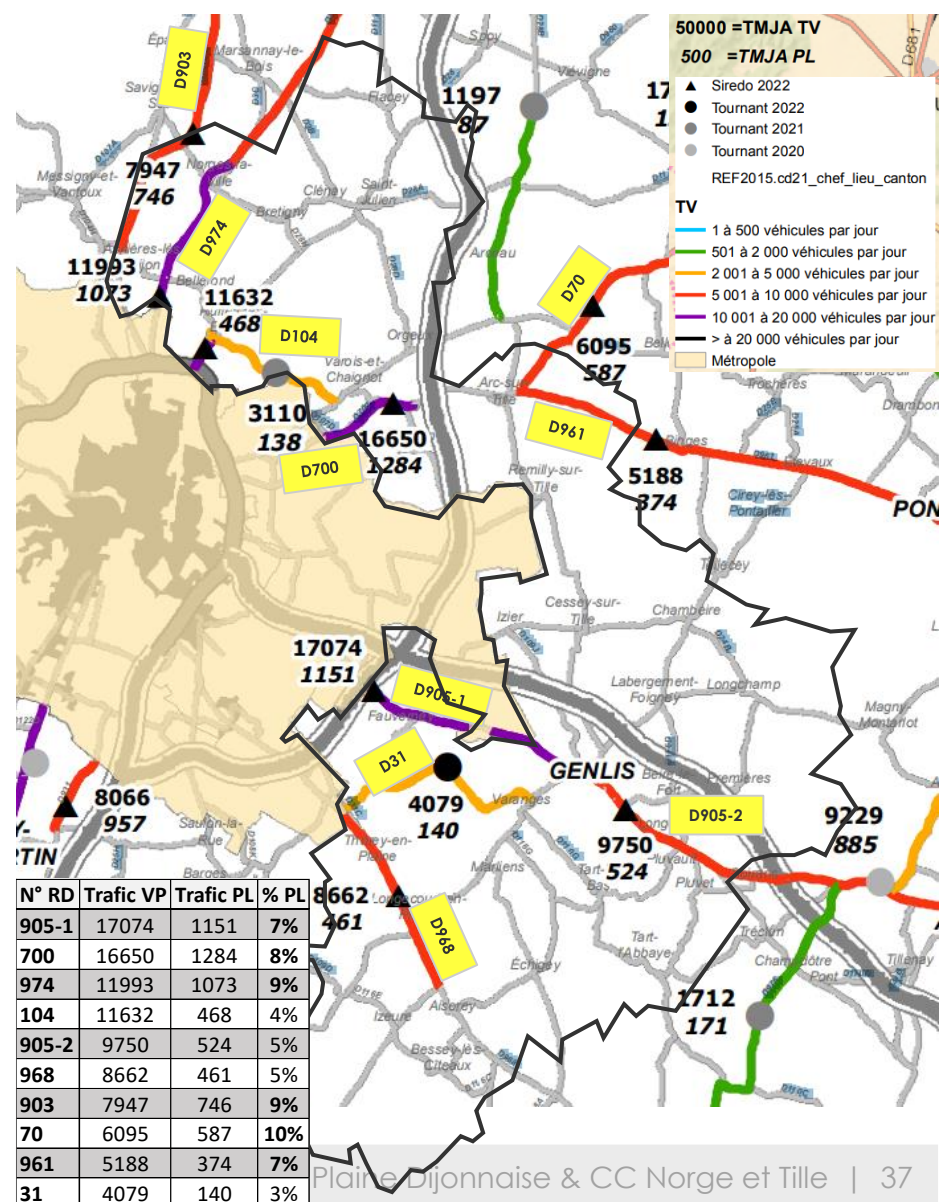
Les flux de trafic tous modes tous motifs le long des voiries départementales (CD 21. 2022)

Les données de trafic du Département de la Côte d'Or ne permettent pas d'avoir les flux sur toutes les RD du territoire d'étude. Seules les principales RD ont bénéficié de comptages.

Ici sont concernées **10 départementales** avec des volumes de trafic moyen journalier annuel allant de **4 079 véhicules le long de la RD 31 en traversée de Rouvres-en-Plaine et Varanges**, à **17 074 le long de la RD905-1 en traversée de Fauverney, Varanges, Genlis** (au sein de la CCPD).

Globalement sur le territoire d'étude, les **routes départementales renseignées sur cette carte sont relativement fréquentées** avec **seulement deux d'entre-elles** qui affichent un volume de **trafic inférieur ou égal à 5 000 véh./jr.** à savoir la **RD31** et la **RD961** (5 188 véh./jr.) desservant Arc-sur-Tille.

Une **autre spécificité du trafic** le long de ces RD est la **part importante de PL** (poids lourds). Le long de nombreux axes, la part des PL varie **de 7 à 10 %** du trafic total (sur 6 des 10 axes renseignés sur le territoire d'étude). Rappelons ici qu'un volume normal de PL le long d'une RD est en général d'environ 3%. (Cf. tableau ci-contre).



SOMMAIRE

- 1 Contexte et enjeux de l'étude
- 2 Présentation du territoire
- 3 La politique mobilité du territoire**
- 4 Les services de mobilité existants
- 5 L'enquête auprès de la population
- 6 L'atelier de concertation
- 7 Synthèse du diagnostic territorial

Le contexte et les enjeux pour le territoire (SRADET, SCoT, PCAET, PLUi, projets de territoire, ...)

- Le **SRADET** de la Région Bourgogne Franche Comté, outil stratégique de planification à l'horizon 2050 est le document cadre pour l'élaboration de tous les autres documents stratégiques de planification (SCoT, PCAET, PLUi, ...).

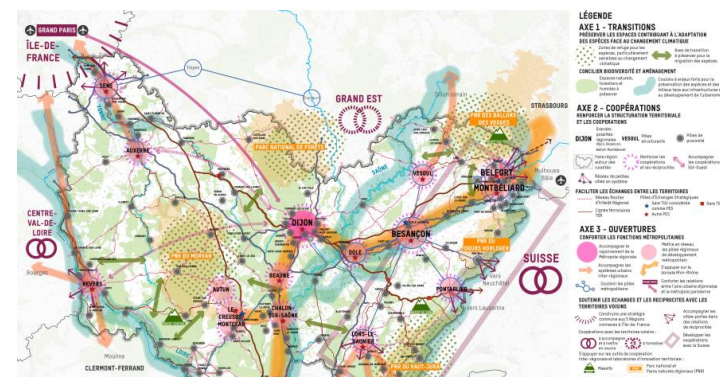
L'intermodalité et le développement des transports font partie des 6 chapitres qui y sont déclinés en objectif.

Parmi les **objectifs thématiques**, nous trouvons :

- **Réduire l'empreinte énergétique des mobilités,**
- **Adapter le réseau d'infrastructures** aux besoins des usagers,
- **Garantir la mobilité partout et pour tous** avec le bon moyen de transport, au bon endroit, au bon moment,
- **Redynamiser les centres bourgs et centres villes** par une action globale,
- **Consolider les connexions aux réseaux de transport régionaux aux réseaux nationaux et internationaux.**

Plus précisément, les règles 9 à 16 adressées aux PMS préconisent :

- Le développement des **mobilités alternatives** à l'autosolisme,
- Le développement du **covoiturage**,
- L'amélioration de **l'intermodalité**,
- Une **cohérence avec les PMS** voisins,
- La prise en compte des **pôles d'échanges** dans les documents de planification.



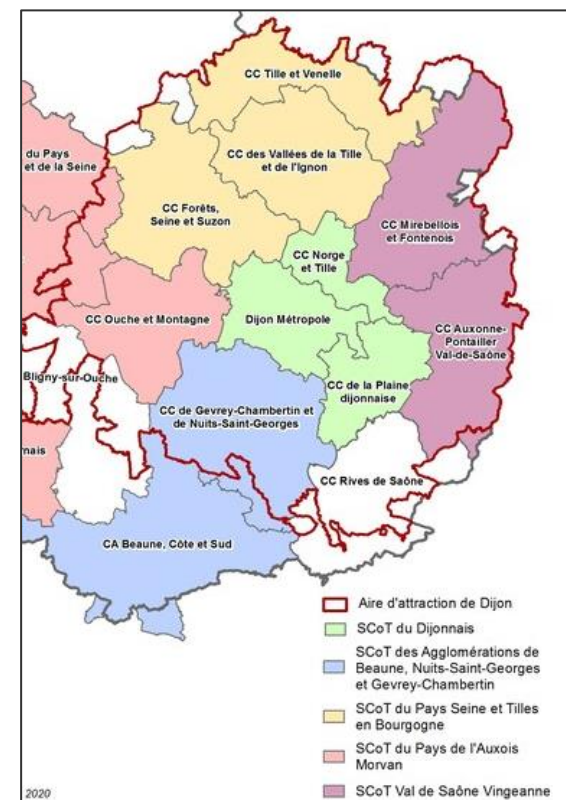
Le contexte et les enjeux pour le territoire (SRADDET, SCoT, PCAET, PLUi, projets de territoire, ...)

- Les Communautés de Communes de la **Plaine Dijonnaise et de Norge et Tille** composent avec **Dijon Métropole** les trois intercommunalités du **SCoT Dijonnais**.

Le SCoT a été validé en 2010, révisé en 2018 et approuvé en 2019.

Le **PADD** (Projet d'Aménagement et de Développement Durable) du SCoT prévoit notamment de :

- **Renforcer les pôles urbains et ruraux**,
- **Limiter les déplacements en voiture** en optimisant l'usage des transports publics,
- Assurer un maillage plus fin des territoires ruraux en facilitant l'accès aux commerces et services,
- Créer **des haltes ferroviaires** en lien avec le réseau DIVIA,
- **Contraindre le stationnement** dans les secteurs bien desservis en transport public,
- **Aménager davantage de parcs relais** à proximité des gares,
- Développer les **aménagements favorables aux piétons et aux cycles**,
- **Développer et structurer les pôles secondaires** et renforcer leur accessibilité en transport public.



Le contexte et les enjeux pour le territoire (SRADDET, SCoT, PCAET, PLUi, projets de territoire, ...)

✓ Plan Climat Air Energie du Territoire (2024)



Niveau communautaire

Objectif principal

- Réduire la dépendance à la voiture individuelle, à travers des infrastructures cyclables et du covoiturage
- Des moyens humains et financiers mis en place
- Objectif à l'horizon 2030

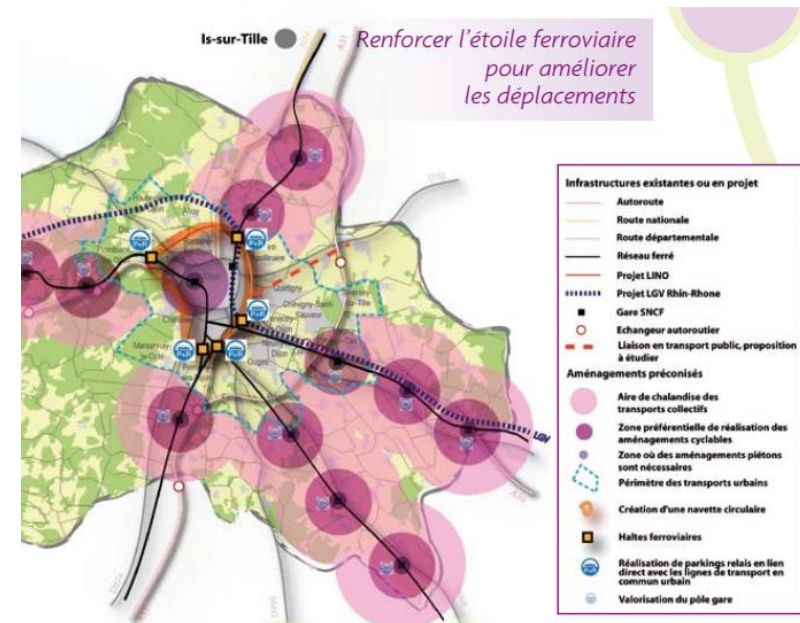
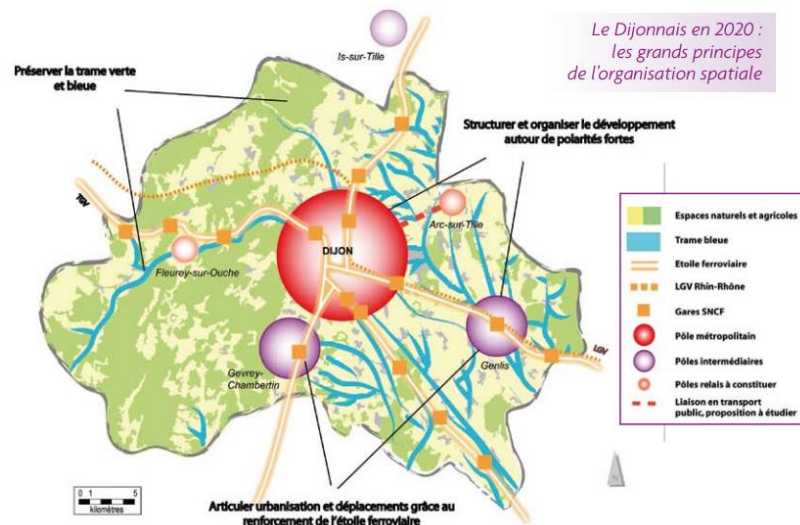
Chantiers / Actions

- **Planifier et encourager les mobilités durables sur le territoire**
 - ✓ Mettre en place un Plan de Mobilité Simplifié (PMS) ambitieux
- **Assurer des continuités cyclables entre les communes**
 - ✓ Création de voie en site propre et sécurisées
- **Sensibiliser et informer les plus jeunes**
 - ✓ Actions de sensibilisation pédibus et vélobus dans les écoles
- **Développer le covoiturage et l'intermodalité**
 - ✓ Création d'aires de covoiturage et de parkings vélos sécurisés
 - ✓ Mise en place d'un forfait mobilité durable
 - ✓ Installation de bornes de recharges
- **Renforcer l'offre de transports en commun**
 - ✓ Fréquence des liaisons plus importantes
 - ✓ Renforcement du dispositif de transport à la demande

Le contexte et les enjeux pour le territoire (SRADDET, SCoT, PCAET, PLUi, projets de territoire, ...)

- Dans le PADD, les communes de Genlis et d'Arc-sur-Tille sont considérées comme respectivement un pôle intermédiaire et un pôle relais à constituer (cf. carte ci-contre).

- Les gares et haltes du territoire ont servi de pôles générateurs autour desquels des préconisations allaient être développées, notamment pour les aménagements cyclables et la création de P+r (parkings relais). Cf. carte ci-contre.



SOMMAIRE

- 1 Contexte et enjeux de l'étude
- 2 Présentation du territoire
- 3 La politique mobilité du territoire
- 4 Les services de mobilité existants**
- 5 L'enquête auprès de la population
- 6 Les ateliers de concertation
- 7 Synthèse du diagnostic territorial

La voirie (typologie et hiérarchisation du réseau)

Le territoire de la CCPD et de la CCN&T est desservi par **deux autoroutes** :

- L'**A39 Dijon-Bourg-en-Bresse** qui coupe la moitié Nord de la CCPD d'ouest en est,
- L'**A31**, prolongement de l'**A3 luxembourgeoise jusqu'à Beaune** qui traverse la CCN&T du nord au sud et longe la limite de la CCPD dans sa partie nord-ouest où elle se connecte avec l'A39.
- **Deux échangeurs** sont aménagés sur le territoire :
 - Celui d'**Arc-sur-Tille** sur le territoire de la CCN&T,
 - Et celui de **Fauverney** où se connecte l'A39 et l'A31 sur le territoire de la CCPD.

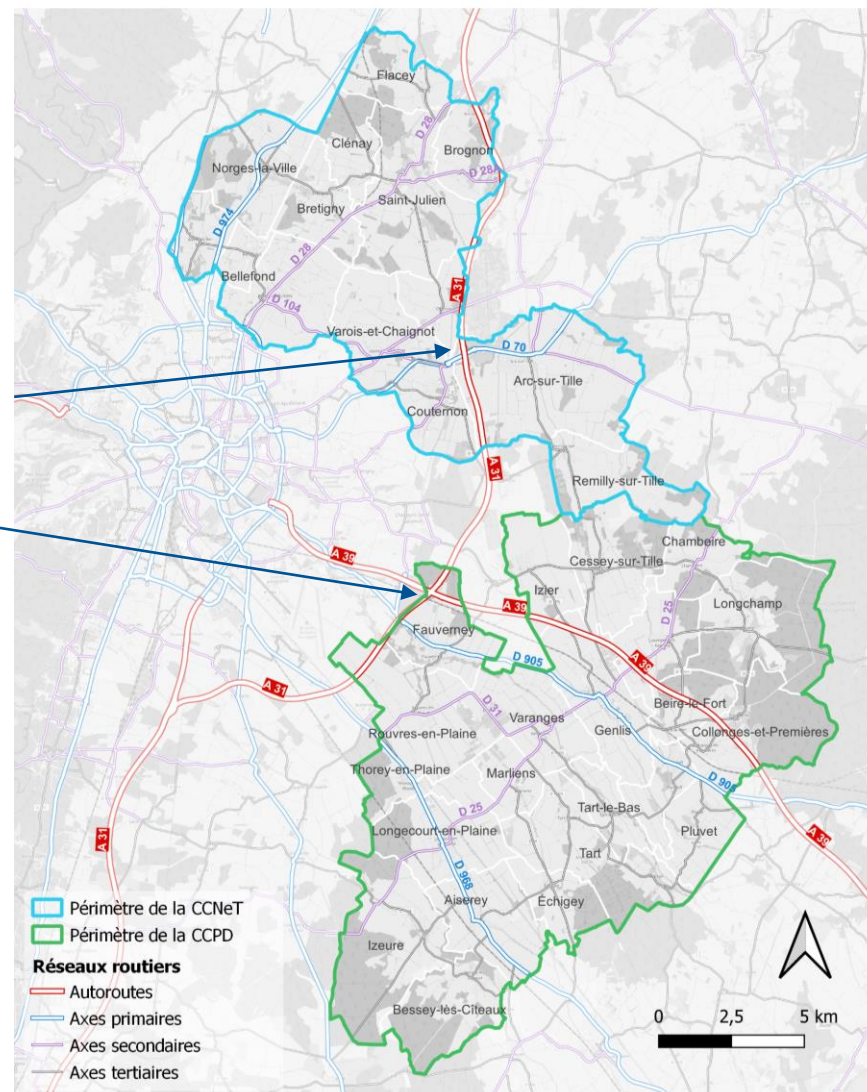
A ces deux axes nationaux se rajoutent **de nombreuses RD structurantes organisées en étoile autour de Dijon**. Il s'agit des :

- RD 974 (Dijon-Norges-la-Ville),
- RD 28 (Dijon-Saint-Julien),
- RD700 (Dijon-Arc-sur-Tille),
- RD109 (Dijon-Izier),
- RD905 (Dijon-Genlis)
- RD968 (Dijon-Aiserey).

D'autres RD viennent ensuite **desservir les communes entres elles** (RD 104, RD28D, RD34, RD25, RD116) et les voies communales les quartiers.

Réseau viaire autour de la CCPD et de la CCN&T

Source : OpenStreetMap



L'accidentologie (2021)

Hors réseau autoroutier, 55 accidents ont été enregistrés entre 2017 et 2021.

Il y a eu **6 accidents mortels** sur le territoire d'étude, soit un peu plus d'un accident mortel/an au cours de la période étudiée.

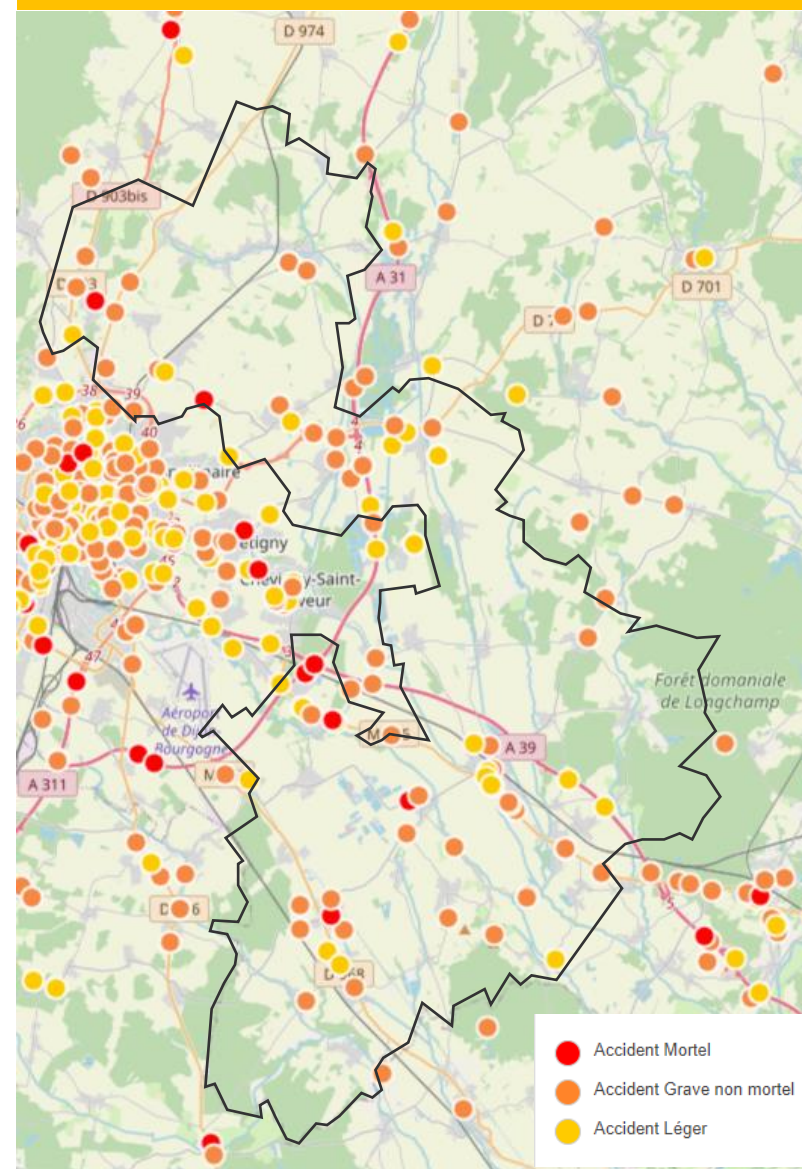
Il y a **37 accidents graves** (c'est-à-dire avec hospitalisation), soit environ entre **7 et 8 accidents graves/an, sur le territoire.**

Ainsi, avec les accidents mortels, c'est **plus d'un accident grave et/ou mortel tous les 2 mois sur le territoire.**

A cela s'ajoutent 16 accidents légers (sans hospitalisation).

Le territoire peut ainsi être caractérisé de **relativement accidentogène.**

Accidents de la route (2017-2021) au sein de la CCPD et de la CCN&T. sécurité-routière.gov.fr – 2021



DES ZONES DE CIRCULATION APAISÉE RAREMENT AMÉNAGÉES, N'INCITANT PAS LES AUTOMOBILISTES À RALENTIR

Norges-la-Ville, route de Bretigny



Exemple de voirie non aménagée pour matérialiser l'entrée de zone 30

Norges-la-Ville, devant la mairie



Longeault-Pluvault



Exemple de zone 30 avec écluse

- ▶ **Une cohérence de l'aménagement de la zone et de la limitation de vitesse est nécessaire** : pour être pleinement efficaces et forcer les véhicules à ralentir, ces zones doivent être aménagées spécifiquement ; matérialisation de l'entrée de la zone et aménagement de la zone (chicanes, plateaux surélevés, ...).
- ▶ Ces espaces de circulation apaisée visent à faciliter une **cohabitation** entre les différents usagers.
- ▶ Le traitement des centres-villes n'est homogène sur aucune des deux CC. On trouve à la fois certaines communes en zone 30, certains centre-bourgs en zone 30, certaines communes en intégralité en priorité à droite. A noter que des aménagements de réduction de la vitesse (écluses, ...) existent indépendamment du caractère zone apaisée.

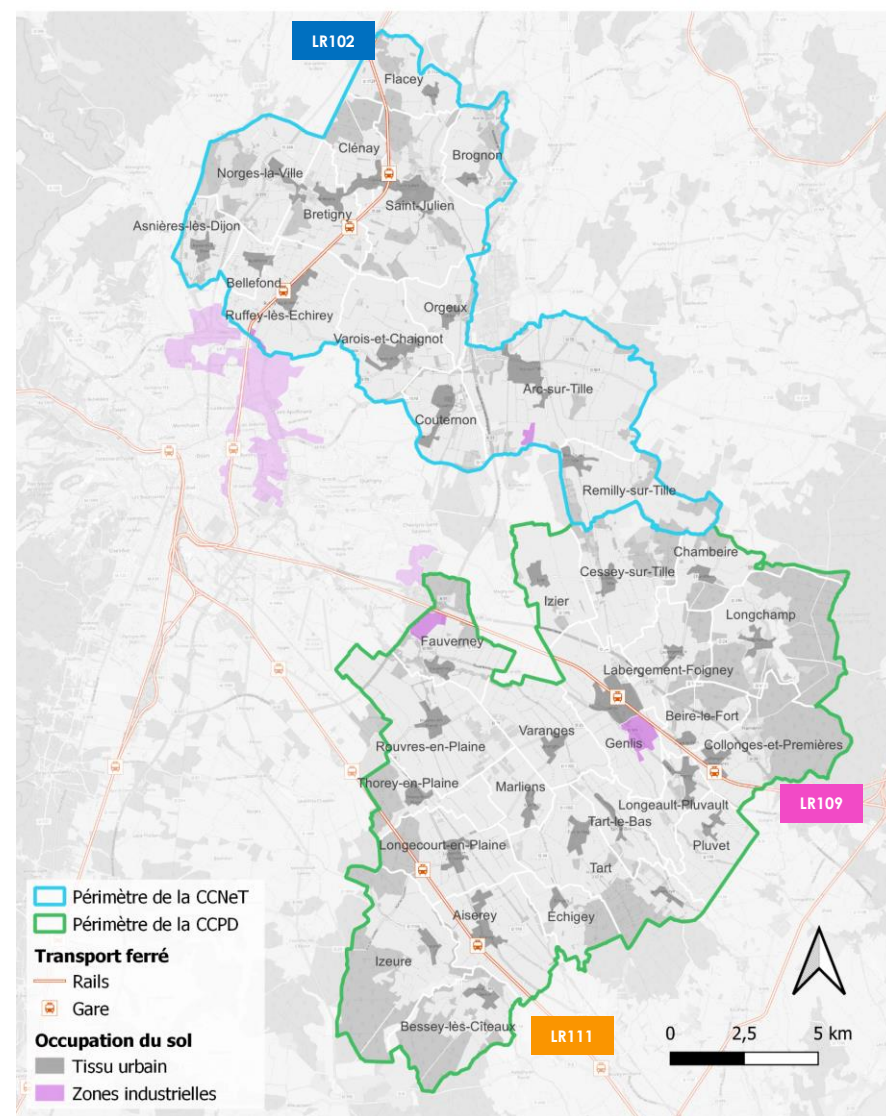
Les TC (le réseau ferroviaire et les gares et haltes)

Trois lignes ferroviaires régionales irriguent le territoire et 7 gares permettent des montées/descentes sur ces lignes.

- **La LR (Ligne Régionale) 102 Dijon-Is-sur-Tille** qui traverse la **CCN&T** du nord au sud avec ses **3 gares** à :
 - Ruffey,
 - Bretigny,
 - Saint-Julien.
- **La LR 109 Dijon-Dole** qui traverse la **CCPD** d'est en ouest avec ses **2 gares** à :
 - Genlis,
 - Collonges-lès-Premières.
- **La LR 111 Dijon-Bourg-en-Bresse** qui traverse la **CCPD** du nord au sud avec ses **2 gares** à :
 - Longecourt-en-Plaine,
 - Aiserey.

Réseau ferré et gares de la CCPD et de la CCNeT

Source : OpenStreetMap



Source : OpenStreetMap

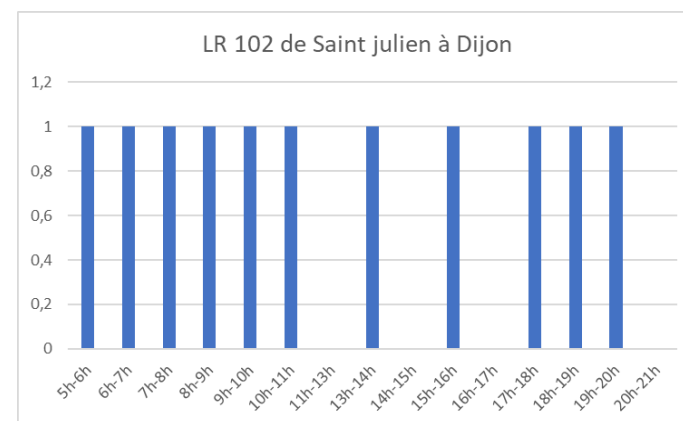


Les TC (le réseau ferroviaire et les gares et haltes)

Fréquences et horaires de la LR102 (du 11/12/2022 au 09/12/2023) :

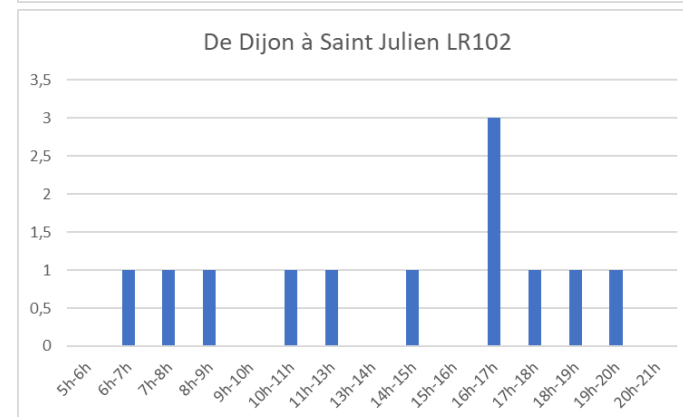
Dans le sens Saint-Julien à Dijon :

- Amplitude horaire de **5h54 à 19h15**,
- Temps de trajet : 22 min.,
- **11 trains/jour** du lundi au vendredi,
- Dont **2 en HPM** (Heures de pointe du Matin ; **7h à 9h**),
- Et **2 en HPS** (Heure de Pointe du Soir ; **17h à 19h**),
- Pas de train entre 11h et 13h, 14h et 15h, 16h et 17h.



Dans le sens Dijon à Saint-Julien :

- Amplitude horaire de **6h24 à 19h24**,
- **11 trains/jour** du lundi au vendredi,
- Dont **2 en HPM**,
- Et **1 en HPS, mais 3 entre 16h et 17h**,
- Pas de train entre 9h et 10h, 13h et 14h, 15h et 16h.



Les TC (le réseau ferroviaire et les gares et haltes)

Fréquences et horaires de la LR109 :

Dans le sens Collonges-lès-Premières à Dijon :

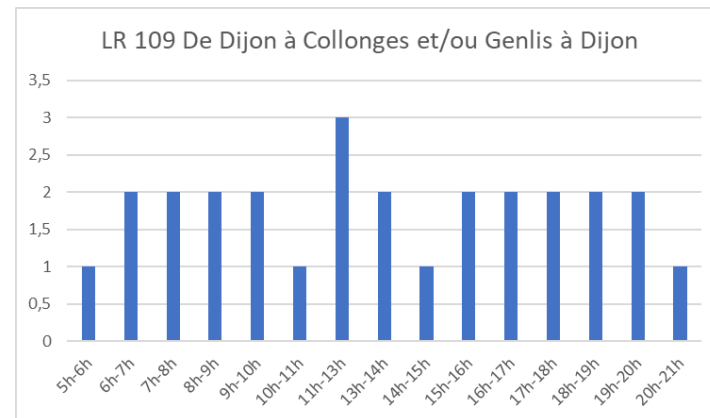
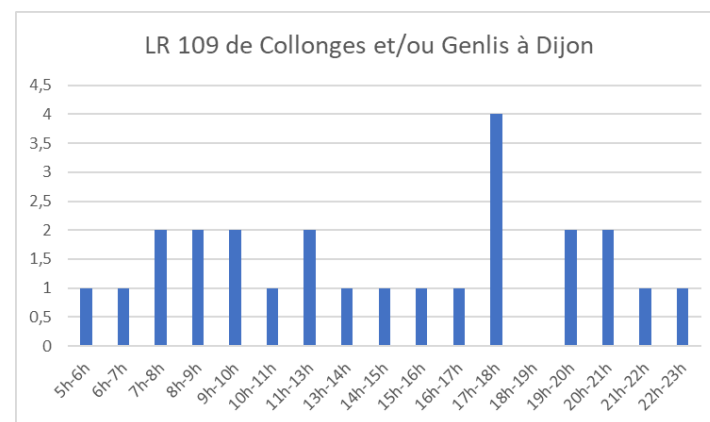
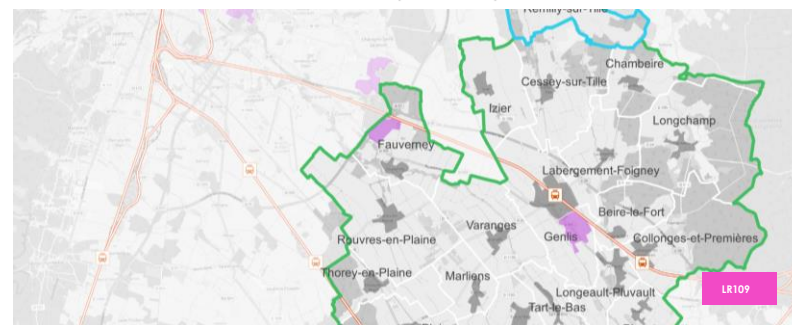
- Amplitude horaire de **5h46 à 22h39** (de Genlis),
- Temps de trajet : de 13 à 18 min.,
- **25 trains/jour** du lundi au vendredi,
- Dont **4 en HPM**,
- Et **4 en HPS**,
- Des trains à toutes les tranches horaires.

Dans le sens Dijon à Collonges-lès-Premières :

- Amplitude horaire de **5h09 à 22h09**,
- **29 trains/jour** du lundi au vendredi,
- Dont **4 en HPM**,
- Et **4 en HPS**,
- Des trains à toutes les tranches horaires.

Réseau ferré et gares de la CCPD et de la CCNeT

Source : OpenStreetMap



Les TC (le réseau ferroviaire et les gares et haltes)

Fréquences et horaires de la LR111 :

Dans le sens Aiserey à Dijon :

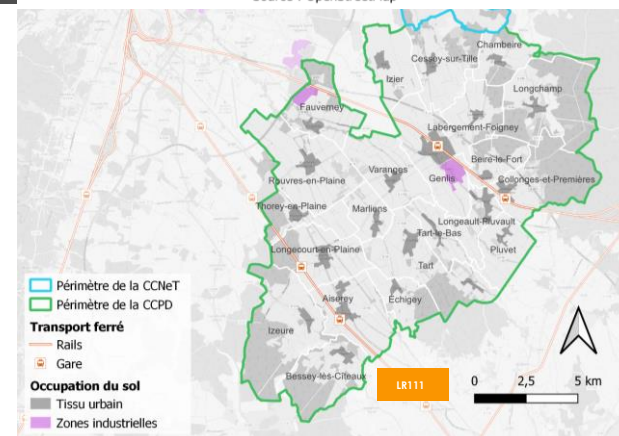
- Amplitude horaire de **6h36 à 19h54**,
- Temps de trajet : 40 min.,
- **8 trains/jour** du lundi au vendredi,
- Dont **3 en HPM** (Heures de pointe du Matin ; **7h à 9h**),
- Et **1 en HPS** (Heure de Pointe du Soir ; **17h à 19h**),
- Pas de train entre 9h et 13h, 13h et 17h.

Dans le sens Dijon à Aiserey :

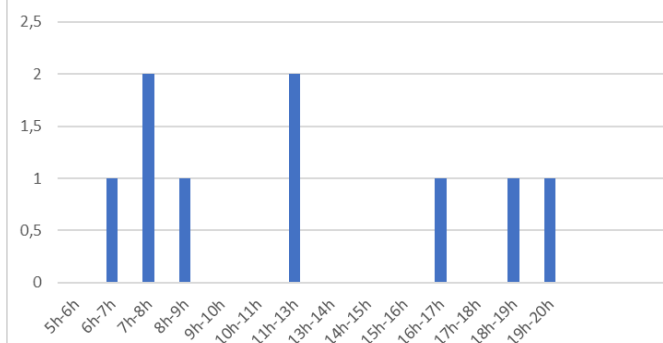
- Amplitude horaire de **6h44 à 19h45**,
- **10 trains/jour** du lundi au vendredi,
- Dont **2 en HPM**,
- Et **3 en HPS**,
- Pas de train entre 9h et 11h, 13h et 15h et 15h et 17h.

Réseau ferré et gares de la CCPD et de la CCNeT

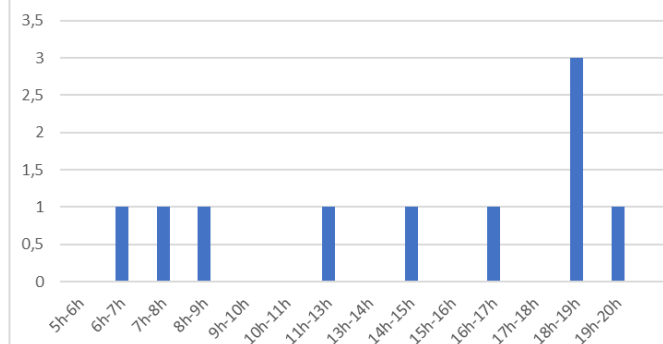
Source : OpenStreetMap



LR 111 de Aiserey à Dijon



LR 111 De Dijon à Aiserey



Les TC (le réseau collectif routier)

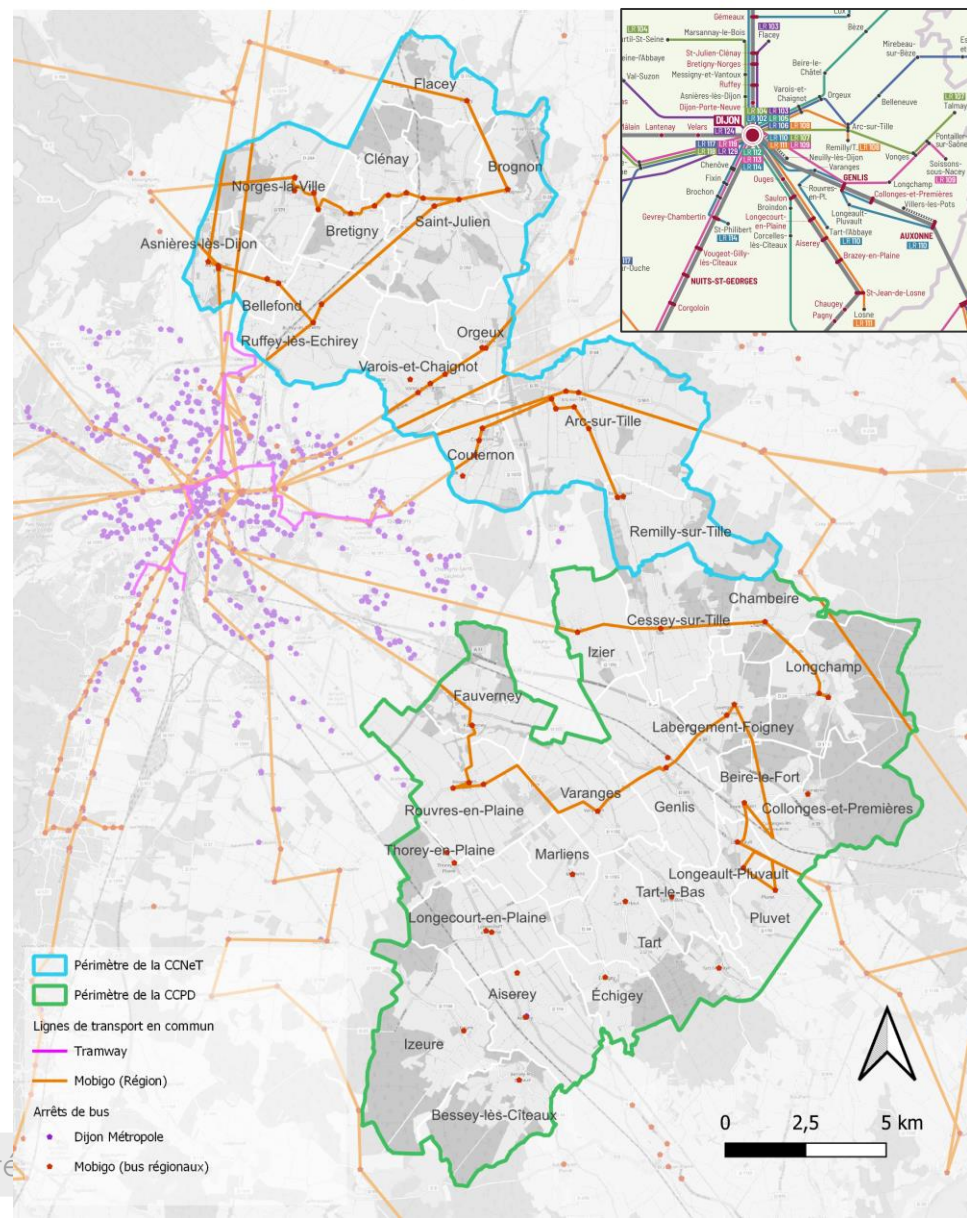
8 lignes de bus régionaux irriguent les deux intercommunalités (cf. carte ci-contre). Il s'agit des lignes :

- **LR 103 Dijon-Flacey** via Asnières, Ruffey, Bretigny et Saint-Julien,
- **LR 104 Dijon-Curtil-sur-Seine** via Asnières, Ruffey, Bretigny et Saint-Julien,
- **LR 105 Dijon-Gray** via Varois-et-Chaignot, Orgeux,
- **LR 106 Dijon-Gray** via Varois-et-Chaignot, Orgeux, Arc-sur-Tille,
- **LR 107 Dijon-Talmay** via Arc-sur-Tille
- **LR 109 Dijon-Soissons** via Genlis, Longchamp
- **LR 110 Dijon-Auxonne** via Varanges, Genlis, Longeault
- **LR 110 Dijon-Tart-L'Abbaye** via Rouvres, Varanges
- **LR 111 Dijon-Losnes** via Longecourt en Plain, Aiserey.

Seules 2 des 8 lignes (LR 110 et LR 111) desservent la CCPD.

Réseau de bus et tramway autour de la CCPD et de la CCNeT

Source : Mobigo, IDÉO BFC et OSM



Les TC

Exemple des fréquences et horaires de la LR103 :

Dans le sens Flacey à Dijon (ou Brognon ou Saint-Julien) :

- Amplitude horaire de **6h22 à 8h46**,
- Temps de trajet : 53 min. pour le lycée & 36 min. pour le collège (sans changement et depuis Flacey),

Desserte du lycée de Gaule (avec changement en période scolaire) :

- **2 cars le matin en semaine à 6h22 et 7h34**,
- **2 cars le samedi matin à 6h55 et 8h27**
- Heures d'arrivée : 7h20, 7h55.

Desserte du collège (période scolaire) :

- **8 cars le matin en semaine** (qui partent de plusieurs communes de la CCN&T) dont **5 qui arrivent à 8h10 et 3 à 9h15**,

LR103		FLACEY > DIJON										Période scolaire & vacances			Période vacances									
FLACEY > DIJON		Période scolaire					Période scolaire					Lundi à samedi			Lundi à samedi									
		Lundi à vendredi		Sa		Lundi à vendredi		Sa		Lundi à vendredi														
LR 103	FLACEY Croix Pl. de la Butte	06:22				06:55		07:00	07:34				08:27			08:44				13:19	06:55	08:27		
	BROGNON Marie	06:24				06:59		07:04		07:45			08:31			08:50				13:23	06:59	08:31		
	ST-JULIEN Marie	06:29				07:02		07:07		07:48			08:34			08:53				13:24	07:02	08:34		
	ST-JULIEN Lotissement	06:31				07:04							08:36			08:49						07:04	08:36	
	ST-JULIEN Cimetière					07:06		07:09		07:43		07:50				08:55				13:16	13:28			
	CLEMY Centre	06:32				07:05		07:07		07:45			08:37			08:51				13:17		07:05	08:37	
	CLEMY SBM	06:34				07:06		07:09		07:44			08:39			08:53				13:18		07:06	08:39	
	BRETIENVY Lat. Norderive	06:35				07:08		07:11		07:42			08:40			08:55				13:19		07:08	08:40	
	BRETIENVY Eglise	06:37				07:10		07:13		07:44			08:42			08:57				13:21		07:10	08:42	
	BRETIENVY Pl. de l'Accession	06:40				07:13		07:16		07:47			08:45			09:00				13:24		07:13	08:45	
	NORGES-LA-VILLE La Charme	06:42				07:15		07:18				07:51		08:47		08:53				13:26		07:15	08:47	
	NORGES-LA-VILLE La Bergerie	06:44				07:17		07:20				07:53		08:49		08:55				13:28		07:17	08:49	
	NORGES-LA-VILLE Source	06:46				07:19		07:22				07:55		08:51		08:57				13:30		07:19	08:51	
	BELLEFONT Clair Vallon	06:50				07:23		07:27		07:58		08:02		08:55		09:01				13:34		07:23	08:55	
	BELLEFONT Ecole	06:51				07:24		07:29		07:59		08:03		08:54		09:02				13:35		07:24	08:56	
RUFFEY-LÈS-SCHREY Schrey	06:58				07:28		07:15				07:54		09:03			09:00				13:33		07:28	09:03	
RUFFEY-LÈS-SCHREY Centre	07:00				07:30		07:17				07:58		09:05			09:02				13:35		07:30	09:05	
DIJON Churchill	07:07				07:37		07:34				08:12		09:09		09:12	09:09				13:42	13:42	07:37	09:12	
DIJON Europe Av. Découverte	07:11				07:41		07:41				08:16					09:15	09:10	09:15				07:41	09:16	
DIJON Collège Clos de Pouilly	07:15				07:45		07:38				08:10	08:10	08:10	08:10	09:20	09:20				13:50	13:50	07:45	09:20	
DIJON Lycée de Gaule	07:15				07:45		07:38				08:10	08:10	08:10	08:10	09:20	09:20				13:50	13:50	07:45	09:20	
MALETTE CENTRE-VILLE	DIJON Europe Av. Découverte															07:20	08:05							
	DIJON Parc des sports (Trans)															07:30	08:15							
	DIJON Cité Héphaïstos															07:32	08:17							
	DIJON Fac des sciences															07:35	08:20							
	DIJON Lycée de Gaule	07:20	07:20	07:20	07:20	07:55	07:55	07:55												08:55	14:05	14:05	07:50	
	DIJON Montchapet		07:30																					
	DIJON Chèvre Morté		07:32																					
	DIJON Wilson-Eglise St-Pierre		07:34																					
	DIJON Lycée Gastel		07:38																					
	DIJON Collège Clos de Pouilly																							
DIJON	DIJON Centre St-Eusèbe	07:24				08:01	08:01	08:01												09:01	14:11	14:11	07:54	
	DIJON Marie-Blanche (Av. A. Briand)	07:30				08:05	08:05	08:05												09:05	14:15	14:15	08:00	
	DIJON Pl. du 30 Oct. F. Cabat	07:34				08:11	08:11	08:11												09:11	14:21	14:21	08:06	
	DIJON Lycée Eiffel			07:32																				

UNE ACCESSIBILITÉ, UNE VISIBILITÉ ET L'ÉQUIPEMENT DES ARRÊTS DE TRANSPORTS EN COMMUN INÉGAUX

- ▶ L'accessibilité des arrêts de transports en commun se définit par la capacité des habitants à les rejoindre ou à atteindre leur destination mais également par les équipements mis en place :
 - ▶ La **surélévation** supprimant la différence de niveau entre le plancher du bus et l'espace piéton
 - ▶ La **bande podotactile** ou différence de revêtement
 - ▶ La **distance de manœuvre**, libre d'obstacle afin que le car puisse stationner au plus près du trottoir (estimée à 30 m de ligne droite avant l'espace d'arrêt)
 - ▶ La présence de **porche** pour protéger les PMR de la pluie le temps de la descente du car
 - ▶ La présence et la capacité d'accueil des **abris**



La matérialisation, la visibilité et l'accessibilité des arrêts sont variables d'une commune à l'autre (matérialisation des arrêts zébra jaune, différence de revêtement, présence et capacité des abris, distance de manœuvre)

Les TC (le TAD Transport A la Demande) 1/2

Sur le territoire de la CC de la Plaine Dijonnaise (+ Bretenière, Neuilly-Crimolois et Soirans)

Un service de TAD est actif depuis la création de l'intercommunalité (2006).

- **Sur réservation** via une ligne téléphonique gratuite (cf. image ci-dessous) au moins 24h à l'avance
- **Coût d'un trajet** : 1,5 €
- **Abonnement** : 24 trajets à 20 €
- **Horaires** : Circule toute l'année **sauf dimanches et jours fériés** du lundi au vendredi de **8h00 à 18h00** et le **samedi de 8h00 à 13h00**
- **TAD virtuel** avec des points d'arrêt existants et des lignes fixes qui se déclenchent à la demande. **Rabattement vers le réseau de bus et de tramway de Dijon Métropole.**

Pour vos déplacements,
ayez le réflexe Mobiplaine !



Les TC (le TAD Transport A la Demande) 2/2

Sur le territoire de la CC Norge et Tille

Un service de TAD en porte-à-porte est actif depuis 2006 (à l'origine créé par la CC Plaine des Tille avant fusion avec la CC Val de Norge).

- **Sur réservation** via une ligne téléphonique gratuite (cf. image ci-contre)
- **Coût d'un trajet** : 1,5 €
- **Abonnement** : /
- **Horaires** : Circule toute l'année, jours et horaires ci-contre



Les modalités de réservation

Liber'Net

- Le service fonctionne à la demande, sur réservation, **du lundi au vendredi toute l'année**, sauf jours fériés, de 9h à 11h30 et de 13h30 à 18h30 et **le samedi de 9h30 à 12h30**.
- **La réservation est obligatoire** et doit être effectuée au plus tard la veille du voyage avant 17h (Pour le lundi, réservation le vendredi) en appelant le : **09 74 13 66 05**
- **Liber'Net est accessible aux personnes handicapées.** Précisez-le lors de votre réservation car un véhicule adapté sera utilisé.
- **Le véhicule passe vous prendre à domicile** pour tout déplacement dans les zones ou à des points de destinations proposés par le service.
- **Le tarif est de 1.50€ par trajet.**



communauté de communes
Norge et Tille

KEOLIS
BOURGOGNE

Du lundi au vendredi et **le samedi matin**, toute l'année !

Liber'Net
Le transport à la demande sur réservation



09 74 13 66 05



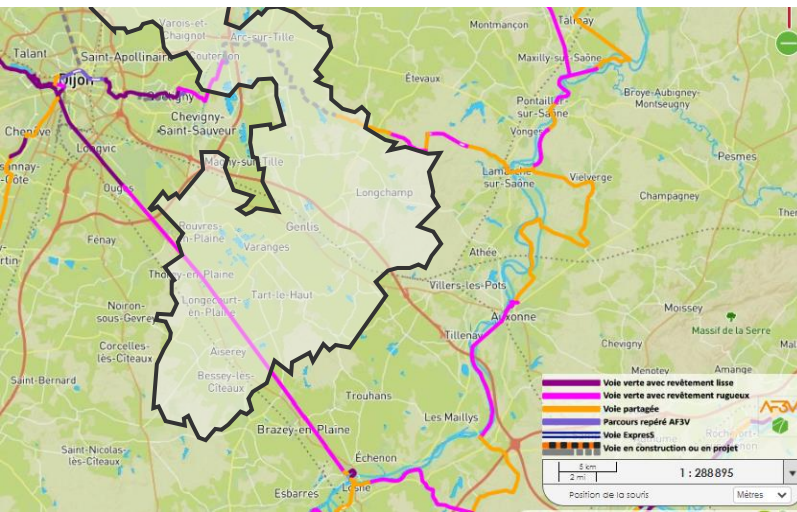
14 communes desservies !

Les aménagements cyclables (1/2)

Deux **véloroutes voies vertes** sont recensées sur le territoire. Il s'agit de la **V53 intitulée « entre Champagne et Bourgogne »** et de la **V51 le long du canal de Bourgogne** (cf. carte ci-contre). Elles relient respectivement Dijon à Lamarche-sur-Saône et Dijon à Saint-Jean-de-Losne.

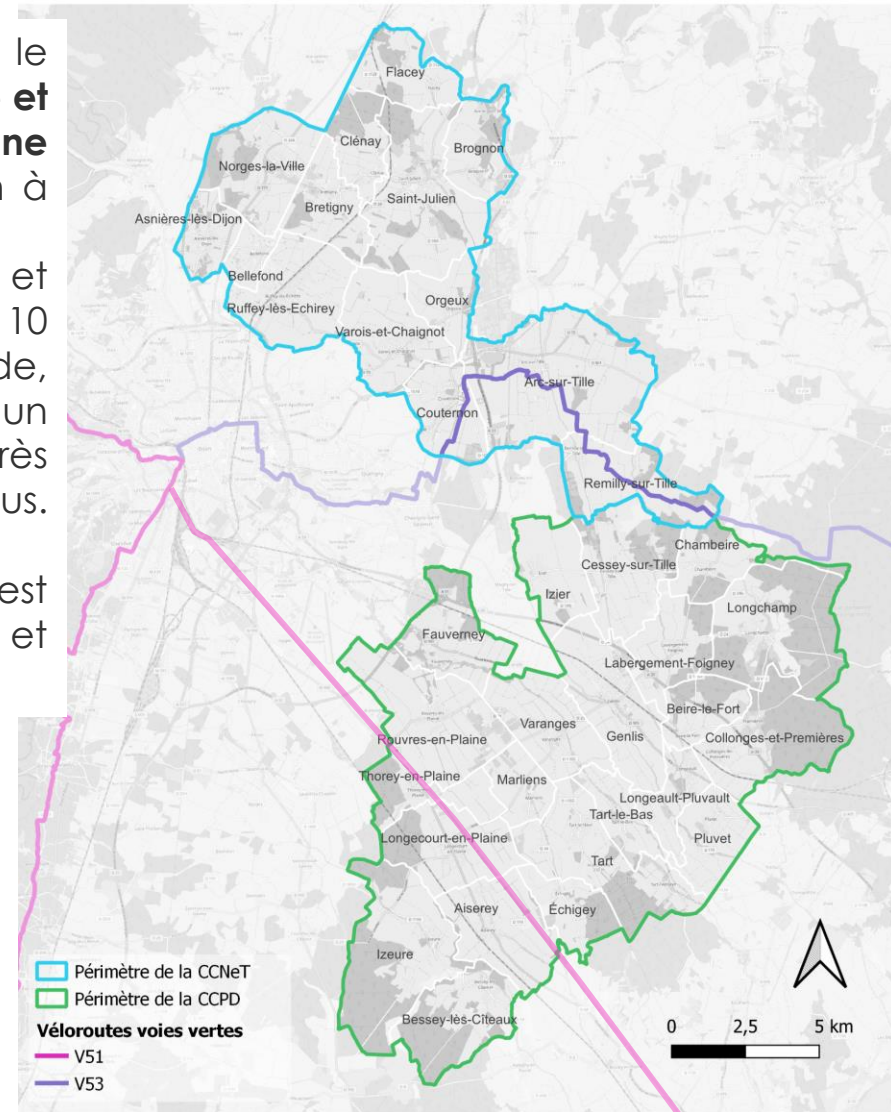
Plus précisément, la V53 entre Remilly-sur-Tille et Couternon via Arc-sur-Tille d'une longueur d'environ 10 km est en projet. Au total, sur le territoire d'étude, seulement environ 2 à 3 km sont déjà réalisés avec un tronçon en aval de Remilly-sur-Tille et un tronçon après Couternon en direction de Quetigny (cf. carte ci-dessous. Source Af3v – 2023).

La V51 (voie verte le long du canal de Bourgogne) est quant à elle entièrement praticable sur le territoire et notamment jusqu'à Dijon (environ 10 km).



Véloroutes et voies vertes autour de la CCPD et de la CCNeT

Source : Idéo, data Bourgogne - Franche - Comté



Les aménagements cyclables (2/2)

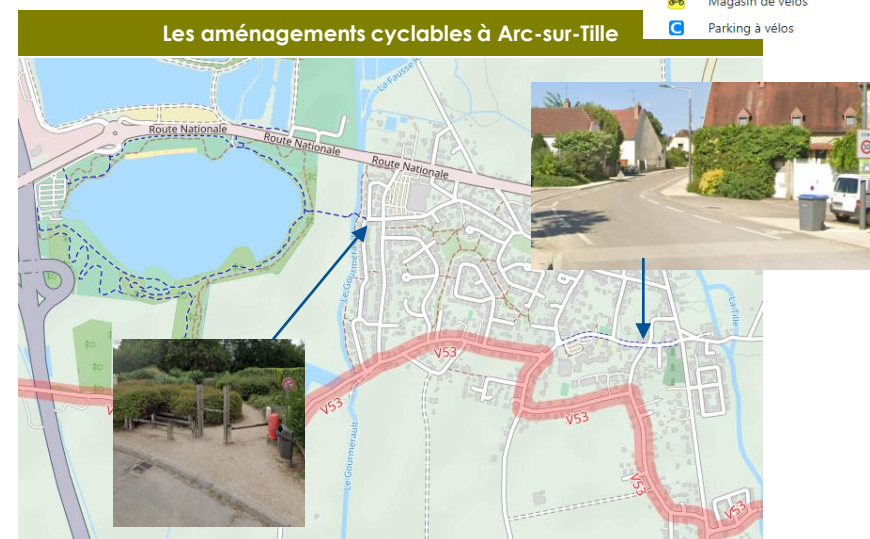
A ces grands itinéraires structurants que sont les véloroutes voies vertes permettant à la fois du cyclotourisme de grande itinérance et de la pratique locale de loisirs, viennent s'ajouter des **tronçons cyclables locaux**.

Il n'y a aujourd'hui **pas de schéma cyclable au sein des deux intercommunalités**. Cela doit d'ailleurs faire l'objet d'une partie de cette étude.

Il existe cependant des **tronçons aménagés, mais sans continuité et sans maillage** à l'échelle intercommunale.

Le site participatif OSM (OpenStreetMap) permet de rendre compte (site non exhaustif) de tout ou partie des aménagements cyclables existants.

Un diagnostic plus exhaustif de l'existant a été réalisé en parallèle pour cartographier les aménagements, les comptabiliser et identifier les tronçons prioritaires à créer pour former un réseau continu et maillé à l'échelle des deux intercommunalités et connecté aux grands itinéraires et intercommunalités voisines, notamment Dijon Métropole.



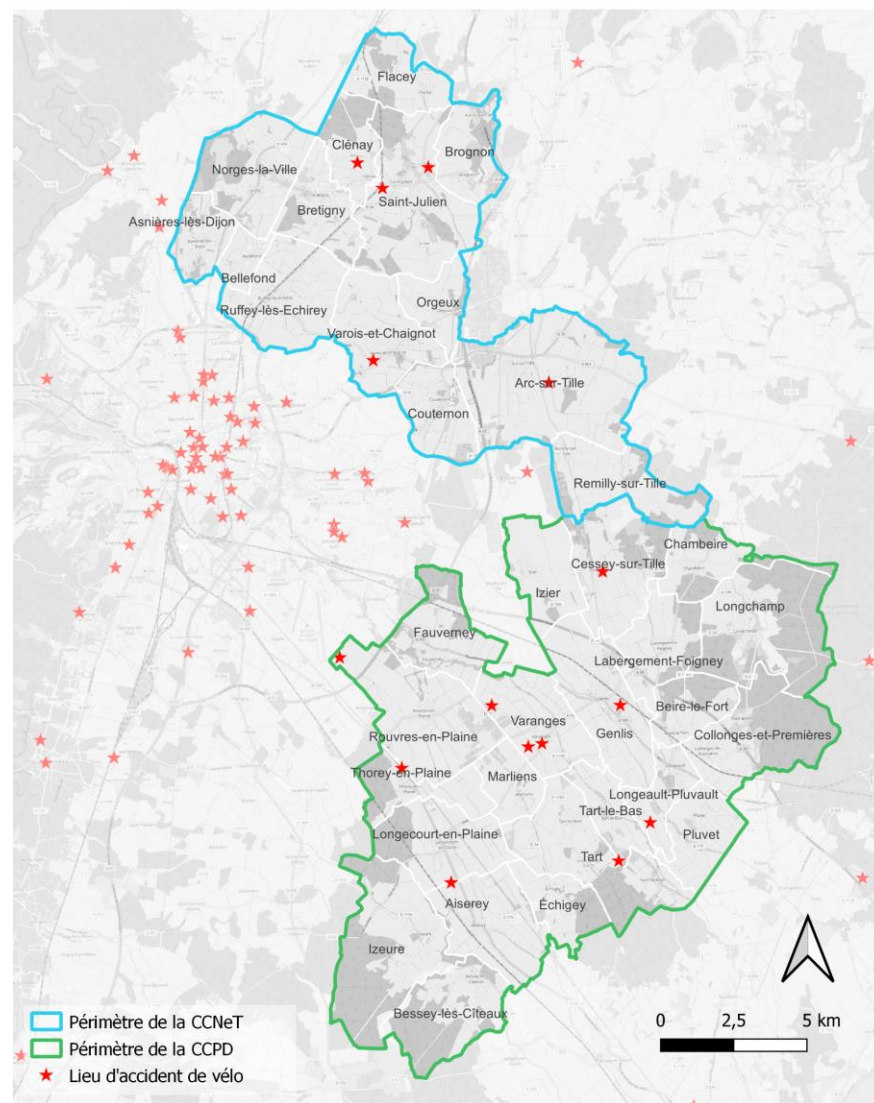
L'accidentologie vélo (Data.gouv.fr 2021) 1/3

Au cours de la période 2005-2021, 15 accidents ayant impliqué un vélo ont été recensés, soit 1 accident par an ce qui est faible.

Mais ce chiffre doit être rapporté au nombre de cycliste sur le réseau routier (parts modales de 1 % pour les deux intercommunalités).

Accidents de vélos autour de la CCPD et de la CCNeT

Source : Data.gouv.fr 2005-2021



L'accidentologie vélo (Fub - 2021) 2/3

Le site internet de la FUB (fédération des usagers de la Bicyclette) propose aux cyclistes des cartes interactives sur lesquelles ils peuvent géolocaliser, selon leur connaissance du territoire et leurs pratiques du vélo, des commentaires et leurs attentes.

Les **commentaires concernent les points durs relevés** sur les territoires. Les points en rouge sur la carte ci-contre.

Ainsi, au-delà des données recensant l'accidentologie vélo, ces nouvelles informations permettent de signaler les secteurs **où des dangers ont été repérés** et où **des améliorations sont attendues**.

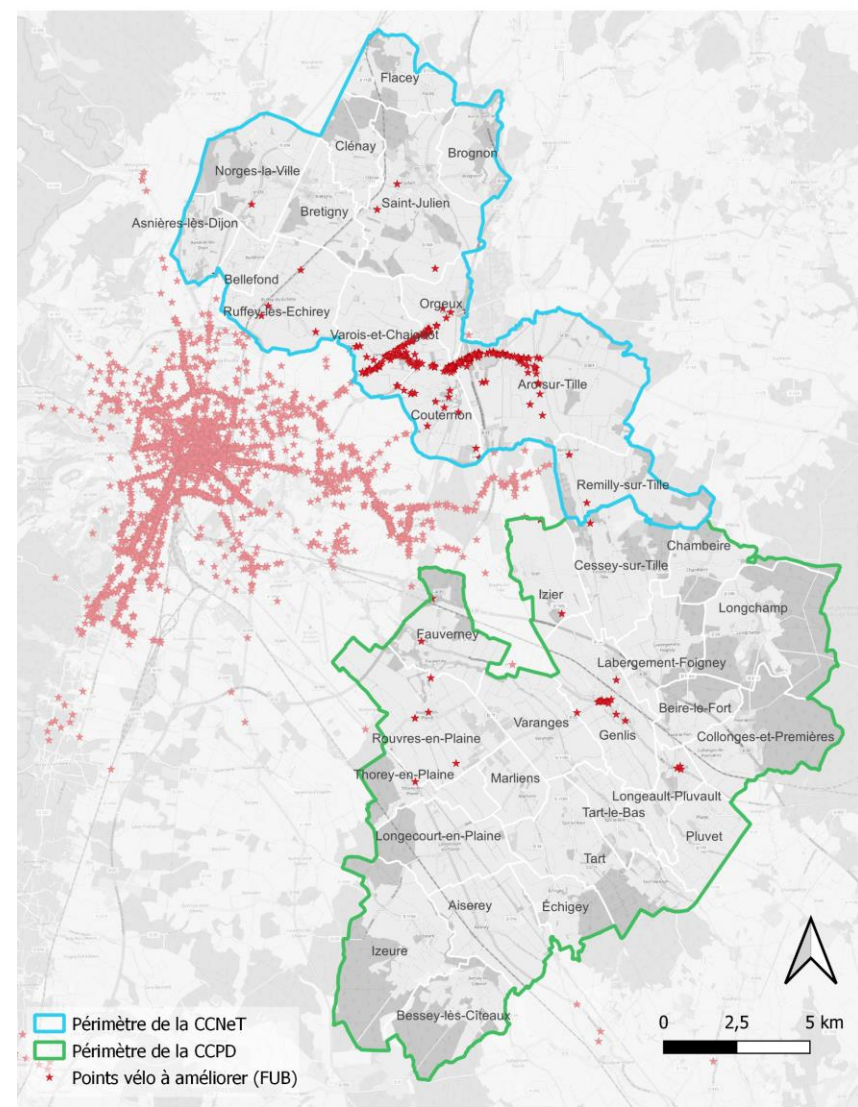
Il est ainsi constaté que **certains axes font l'objet de nombreuses attentes** en l'occurrence :

- la **D70-D960** en traversée de **Varois-et-Chaignot, Orgeux,**
- La **D70** en traversée de **Varois-et-Chaignot et d'Arc-sur-Tille.**
- Et dans une moindre mesure, la **D905 à hauteur de Genlis.**

D'autres attentes sont également exprimées plus ponctuellement sur le reste du territoire (à Ruffey-lès-Echirey, Saint-Julien, Couternon, Longeault-Pluvault, ...).

Points vélo à améliorer en priorité autour de la CCPD et de la CCNeT selon les participants aux enquêtes de la FUB

Source : FUB 2021



L'accidentologie vélo (Fub - 2021) 3/3

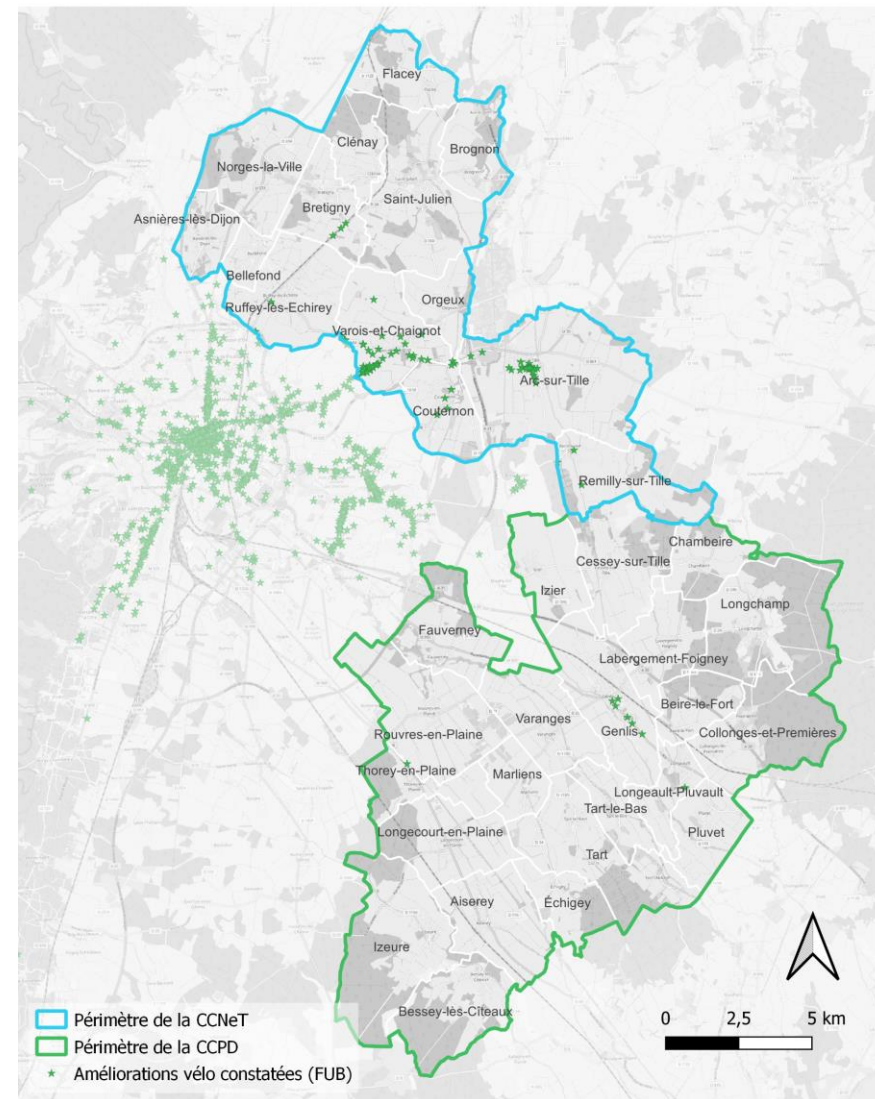
Le site internet de la FUB permet également aux cyclistes de renseigner un autre type de commentaire cette fois-ci positif, à savoir **les améliorations que les cyclistes ont observé sur le territoire au cours des deux dernières années**. Cf. carte ci-contre.

A la lecture de cette carte et de la précédente, il s'avère que les axes le long desquels des dangers ont été mentionnés sont les mêmes que ceux faisant l'objet de commentaires positifs indiquant que des améliorations y ont été observées (le long des RD70, RD960 et RD905).

Cependant, un **axe nouveau** apparaît sur cette carte. Il s'agit de la **RD28** entre Brétigny et Saint-Julien.

Points vélo améliorés autour de la CCPD et de la CCNeT selon les participants aux enquêtes de la FUB

Source : FUB 2021



Les services vélo

Il n'y a pas de VLS (Vélo en Libre-Service) sur les deux intercommunalités. Toutefois, Dijon Métropole propose une offre de VLS sur son territoire.

Le service est constitué de 430 vélos accessibles 24h/24, 7j/7 répartis dans 40 stations au cœur de Dijon.

Le service est similaire au système de VLS que nous pouvons retrouver dans les villes proposant cette offre.

Comment utiliser un VLS ?

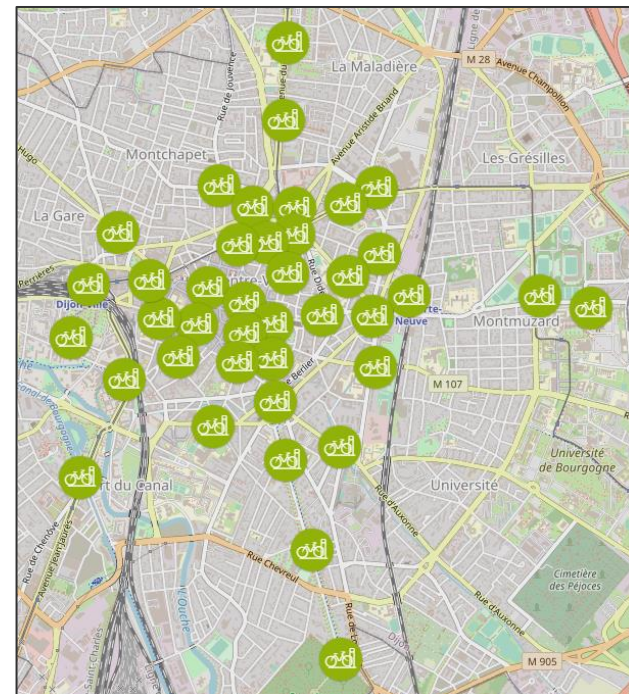
A l'aide d'une **carte bancaire ou d'un mandat SEPA**, choix de différentes solutions adaptées à vos pratiques :

Pour les **courtes durées** (1h, 1jr. ou 7 jrs consécutifs), paiement par CB directement à la borne :

- 1h/jr.=1€

Pour les **longues durées** (1 mois à 1an), souscrire un abonnement en ligne ou en agence. Mise à disposition d'une carte nominative pour des coûts allant de 1,5 € à 30 € offrant les 30 premières minutes gratuites, puis 1 €/1/2h supplémentaire consommée.

Cette offre de mobilité **constitue un réseau de stations vélo qui vient compléter une offre multimodale de** transports irriguant la Plaine Dijonnaise, Norge & Tille et Dijon Métropole et au-delà. La multimodalité peut ainsi être imaginée pour certains usagers réalisant certains itinéraires. Par exemple, prendre un train, s'arrêter à une station pour ensuite prendre un VLS que l'on déposera à une autre station de VLS et peut être faire les derniers mètres à pied nécessaire pour atteindre la destination finale.



Le stationnement vélo (Fub - 2021)

Le site internet de la FUB (Fédération des Usagers de la Bicyclette) permet aux cyclistes d'indiquer les attentes en matière de stationnement vélo.

Sur le territoire, **différents axes** ont été mentionnés. Il s'agit de :

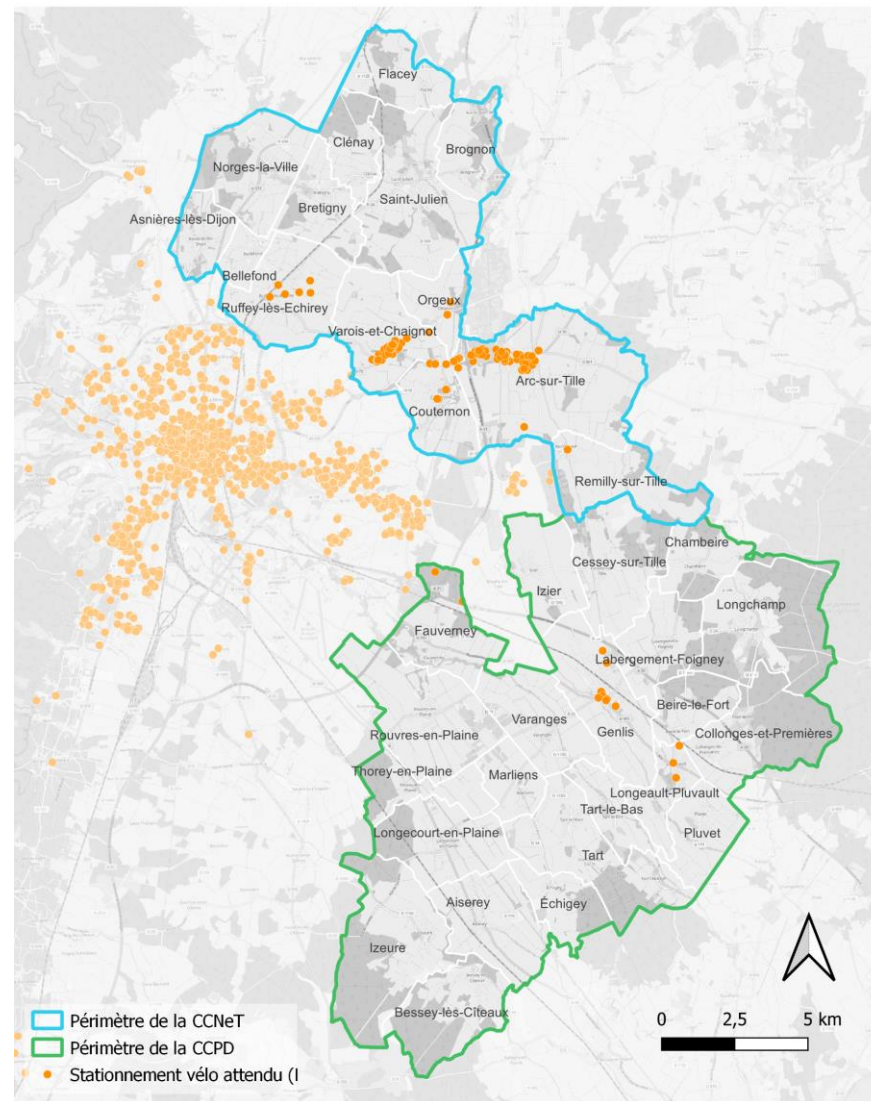
- la **D70-D960** en traversée de **Varois-et-Chaignot, Orgeux,**
- La **D70** en traversée de **Varois-et-Chaignot et d'Arc-sur-Tille.**
- Et dans une moindre mesure, la **D905** à hauteur de **Genlis.**

A ces axes, peuvent être rajoutées **des communes** pour lesquelles des demandes plus ponctuelles et moins nombreuses ont aussi été exprimées à savoir :

- **Sur la commune de Ruffey-lès-Echirey,**
- **Celle de Couternon,**
- **Ou encore de Longeault-Pluvault.**

Stationnements vélo attendus autour de la CCPD et de la CCNeT selon les participants aux enquêtes de la FUB

Source : FUB 2021



Les nouvelles mobilités (le covoiturage)

Diviacovoit : Le réseau DiviaMobilités de Dijon métropole offre une application de covoiturage entièrement gratuite après inscription des usagers.

Cette application peut servir à des usagers résident hors du territoire de Dijon Métropole, mais s'y rendant pour travailler.

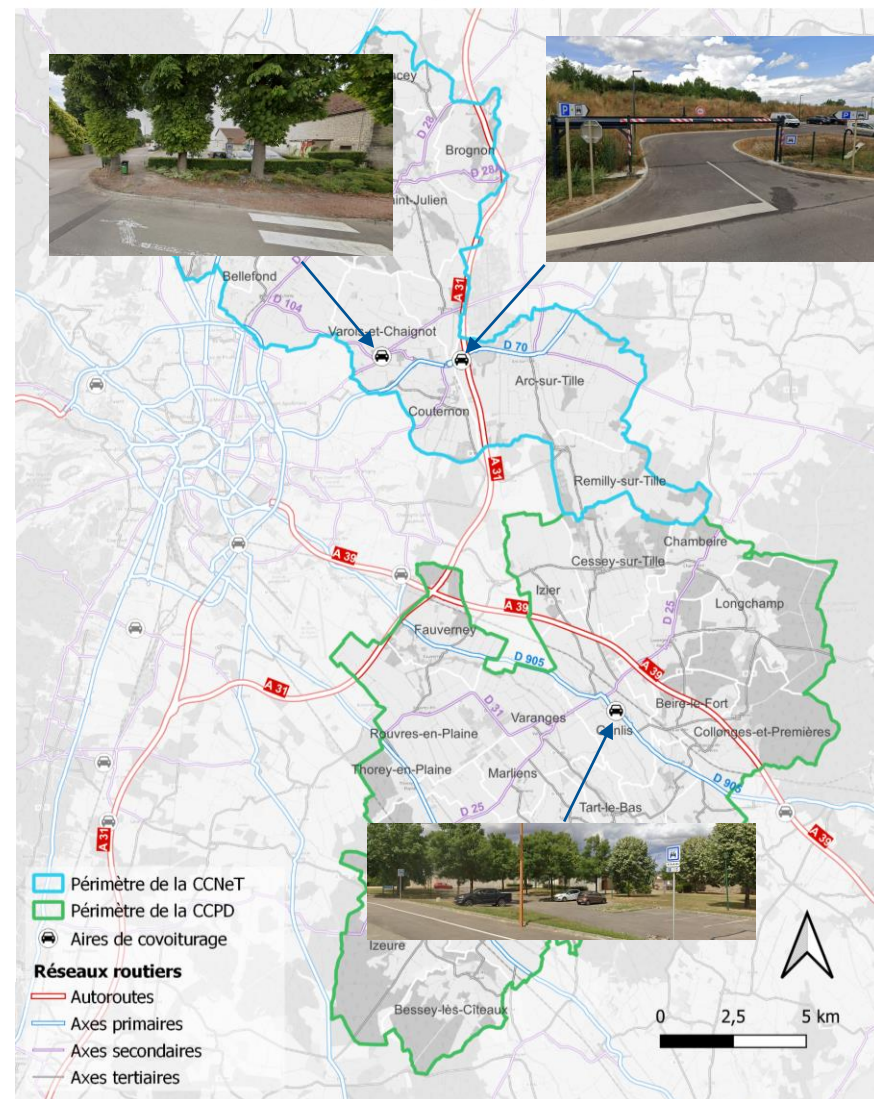


Rattaché au réseau routier, 3 aires de covoiturations ont été recensées sur les deux territoires.

- **1 aire à Genlis** le long de la RD905, devant le crematorium,
- **1 aire à Couternon** le long de la RD108 à hauteur de l'échangeur de l'A31,
- **1 aire à Varois-et-Chaignot** le long de la RD70.

Réseau viarie autour de la CCPD et de la CCNeT

Source : OpenStreetMap



Le covoiturage – rappel législatif

La loi MAPTAM (27 janvier 2014) a fait de la Région le chef de file de l'intermodalité.

La LOM détaille les modalités de sa mise en œuvre opérationnelle, notamment en ce qui concerne :

- la **création, l'aménagement** et le fonctionnement des pôles d'échanges multimodaux et des aires de mobilité,
- le **recensement et la diffusion** des pratiques de mobilité et des actions mises en œuvre pour améliorer la cohésion sociale et territoriale,
- l'aide à la **conception et à la mise en place d'infrastructures** de transport ou de services de mobilité par les AOM.

Ainsi la Région coordonne les politiques d'intermodalité à son échelle, mais **la réalisation même des parkings qui en sont l'un des outils reste de la compétence du maire, de l'EPCI ou de l'AOM**, en fonction des transferts de compétence en vigueur sur le territoire.

Thématique	Type d'aménagement	Observations
Implantation	Accessibilité : proche des poches d'habitat, des axes de circulation importants	Les aires sont bien majoritairement implantées à proximité des grands axes viaires (axe Lorient – Quimper). Des aires locales pourraient être pertinentes
Aménagement	Stationnement vélo sécurisé pour l'intermodalité, Attractivité pour les usagers (éclairages, équipements, ...)	Stationnement vélo sécurisé partiellement abrités Absence borne de recharge électrique et d'abri/mobilier pour l'attente des usagers.
Signalisation	Panneau et visibilité de l'aire	Panneau d'entrée visible de tous Absence de cheminement à proximité et sur les grands axes

Pourquoi officialiser comme « aire » certains parking de covoiturage déjà utilisés ?

Cela permet de **rendre visible la pratique** du covoiturage sur l'espace public. L'objectif étant de sensibiliser les usagers de la route à cette pratique en l'inscrivant au même niveau que les aménagements cyclables ou encore l'offre en transport en commun.

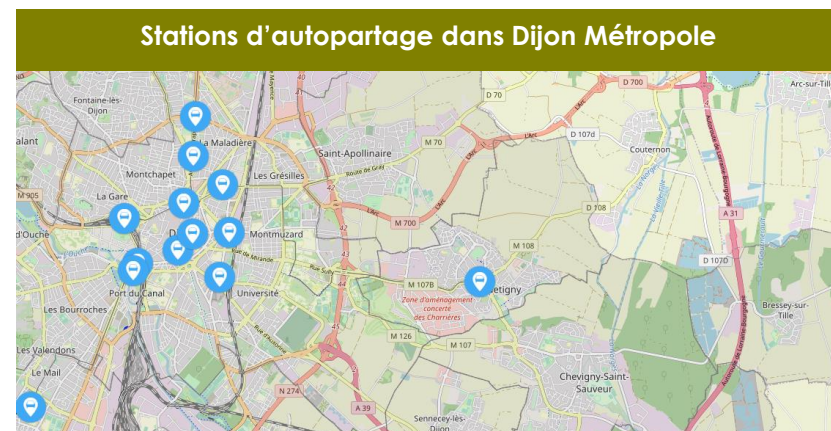
Les nouvelles mobilités (l'autopartage)

Le réseau Citiz : Il n'existe pas de réseau d'autopartage sur les deux intercommunalités de la CC Plaine Dijonnaise et Norge et Tille. En revanche, le **réseau Citiz est développé sur le territoire de Dijon Métropole** avec notamment une station à Quetigny, commune limitrophe de Couternon appartenant à la CC Norge et Tille.

L'étude pourra ou non, en fonction des phases de concertation, d'analyses de l'ensemble des offres proposées et des manquements en termes de solutions de mobilité, **vérifier si l'autopartage peut être une solution aux besoins de certains usagers.**

L'autopartage comment ?

- Une application,
- Des personnes inscrites,
- Des aires de stationnement avec des véhicules en libre-service à louer.



Les nouvelles mobilités (le stop organisé)

Diviapouce : A l'instar des communes de Flavignerot et Corcelles-les-Monts cherchant à améliorer leurs conditions d'accessibilité au centre-ville de Dijon, l'application de stop organisée, Divia pouce a été développée sur la commune de Magny-sur-Tille. Ainsi, de 2016 à 2018, une expérimentation d'un réseau gratuit d'autostop organisé a été lancée sur ces communes pour compléter les réseaux urbains déjà existants. Le réseau ne couvre donc pas les deux intercommunalités de l'étude, mais au même titre que l'autopartage, cette solution devra être abordée comme nouvelle offre de mobilité potentiellement développable sur la CCPD et la CCN&T.

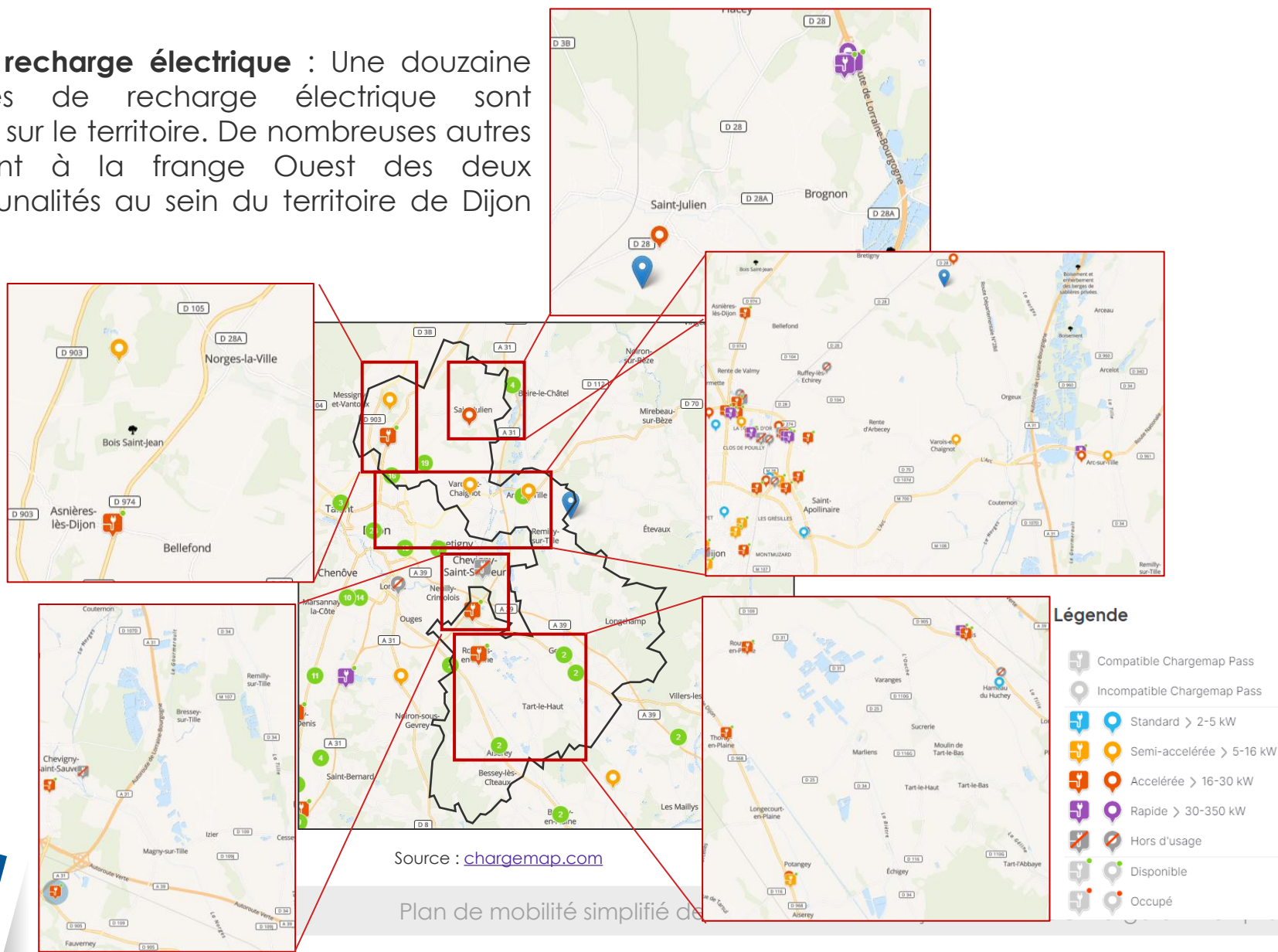
L'autostop organisé comment ?

- Une application (DiviaMobilités),
- Une inscription obligatoire pour les usagers,
- Des points d'arrêt comme pour une ligne de transports urbains avec interconnexion avec les lignes de bus et de tramway,
- Des conducteurs, des autostoppeurs,
- Un macaron sur la voiture, un brassard pour les autostoppeurs,
- Un fonctionnement gratuit pour les usagers.



Les bornes de recharge électrique (grand public) et gaz (grand public et pro) 1/2

Bornes de recharge électrique : Une douzaine de bornes de recharge électrique sont implantées sur le territoire. De nombreuses autres bornes sont à la frange Ouest des deux intercommunalités au sein du territoire de Dijon Métropole.



Les bornes de recharge électriques (grand public) et gaz (grand public et pro) 2/2

Une borne de recharge gaz **tout public** est recensée sur le territoire. Elle est **implantée à Fauverney** au sein de la CC Plaine dijonnaise. Elle offre du GNLC. Les PL (poids lourds) et VL (véhicules légers) y sont acceptés. Le paiement par carte bancaire est possible. Un **projet de borne GNC tout public** pour VL et PL est à l'étude à **Saint-Apollinaire** (CCN&G).

STATION GNC SAINT APOLLINAIRE
STATION EN REFLEXION

21850 SAINT APOLLINAIRE

Infos pratiques

- Avia Primagaz
- Station en reflexion
- Tout public
- Horaires non indiqués
- ZA Bois Guillaume

Carburants distribués

- GNC - Gaz Naturel Comprimé
- GNL - Gaz Naturel Liquéfié
- Biogaz / bioGNC

Véhicules acceptés

- Poids lourds
- Véhicules légers

Modes de paiement

- Carte bancaire
- Carte Avia Primagaz
- Carte DKV
- Carte Esso
- Carte Red Tortuga
- Carte Romac Fuels
- Carte Shell LNG
- Carte UTA

Aides locales achat véhicules GNV

Il existe des aides à l'acquisition pour l'achat de véhicules GNV sur ce territoire.

Map: ZAE Bois Guillaume, Rue de Moirey, Route de Gray.

STATION GNLC FAUVERNEY
STATION OUVERTE

21110 FAUVERNEY

Infos pratiques

- Molgas Green Mobility
- Station ouverte
- Tout public
- Horaires non indiqués
- ZAC de Boulouze

Carburants distribués

- GNC - Gaz Naturel Comprimé
- GNL - Gaz Naturel Liquéfié
- Biogaz / bioGNC

Véhicules acceptés

- Poids lourds
- Véhicules légers

Modes de paiement

- Carte bancaire
- Carte Molgas Green Mobility
- Carte Romac Fuels

Tarifs approvisionnement

GNC	Non communiqué
GNL	Non communiqué

Aides locales achat véhicules GNV

Il existe des aides à l'acquisition pour l'achat de véhicules GNV sur ce territoire.

Map: ZAC de Boulouze, Autoroute de Lorraine-Bourgogne, Zone d'Activités la Boulouze.

Source : gaz-mobilite.fr

La communication

LES SERVICES D'INFORMATION VOYAGEURS ET CALCULATEURS D'ITINÉRAIRES AMÉLIORENT L'EXPÉRIENCE UTILISATEUR EN GARANTISSANT UNE TRANSPARENCE DU SERVICE

- **Mobigo** propose un **calculateur d'itinéraire** régional, qui permet de préparer son voyage, y compris lorsque des connexions entre plusieurs réseaux sont nécessaires.
- **DiviaMobilités** met à disposition, via la carte Divia, un **accès aux services régionaux Mobigo** dans l'enceinte de Dijon métropole.
- **Mobigo** offre la possibilité à ses usagers de **payer par carte bancaire** sur les lignes régulières de cars



De **Saint-Julien**

Vers **République
Dijon**

Lundi 13 mai 2024 - partir à 17h30
Le plus rapide

Modifier ▾ Itinéraire retour

46min 37min 28min

Résultats en transport en commun

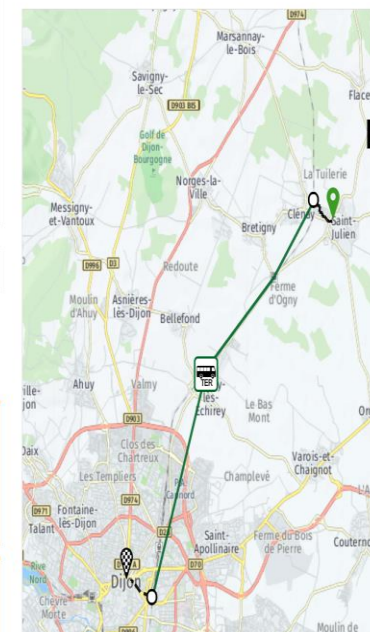
Plus tôt

15h15 - 16h08 ⌚ 54min

TER Bourgogne-Franche-Comté 6.00 €

CO₂ 🌿🌿🌿

16h58 - 17h42 ⌚ 45min

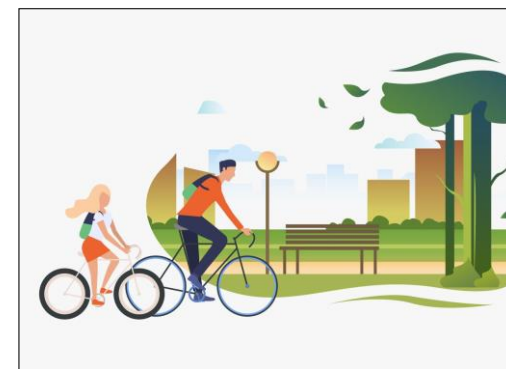


Mobigo propose un calculateur d'itinéraires qui intègre l'ensemble des réseaux de transports, ainsi que d'autres solutions de mobilité disponible sur le territoire.

La communication

Une communication simple et efficace pour la CC Plaine Dijonnaise

- Les actions de communication réalisées par la CCPD ont montré l'intérêt d'exploiter cet outil pour **informer, sensibiliser et fédérer** à la fois la population et les autres parties prenantes.
- **Les supports sont visuellement attractifs et le style est harmonisé** (charte graphique, personnages, logo) , permettant ainsi d'être facilement reconnaissable et d'assurer une continuité entre toutes les actions de communication menées.
- **Les moyens utilisés sont assez classiques** : utilisation des réseaux sociaux (LinkedIn, Facebook), et du site internet pour diffuser des publications, des photos d'évènements ou encore d'affiches pour leurs services.
- Cette communication a été un **facteur majeur** de réussite pour les temps de mobilisation du public avec notamment pas moins **de 477 personnes** de la CC à avoir répondu à l'enquête en ligne.



Les supports utilisés se veulent simples, parlants et véhiculant un aspect plaisant et accessible des différentes mobilités.

La communication

Une communication axée sur le transport à la demande (TAD) pour la CC Norge et Tille

- La communication pour la CCN&T est principalement **axée sur l'offre de transport à la demande (TAD)**.
- Les actions de communication réalisées par la CCN&T ont montré leur intérêt. La large diffusion de l'enquête Mobilité, auprès du grand public comme des partenaires sur le territoire ont permis d'atteindre **un taux de participation intéressant** (399 réponses).
- **Des moyens conventionnels** : utilisation du réseau social Facebook et du site internet de la CC pour diffuser des publications, des photos d'évènements ou encore d'affiches pour leurs services.
- Ainsi, les habitants et parties prenantes auront été informés, sensibilisés et sollicités pour participer et alimenter le diagnostic du plan de mobilité simplifié de la CCN&T, à travers une **démarche de communication** qui aura porté ses fruits.

SOMMAIRE

- 1 Contexte et enjeux de l'étude
- 2 Présentation du territoire
- 3 La politique mobilité du territoire
- 4 Les services de mobilité existants
- 5 **L'enquête auprès de la population**
- 6 Les ateliers de concertation
- 7 Synthèse du diagnostic territorial

MISE À CONTRIBUTION DE LA POPULATION

- Une enquête en ligne a été déployée auprès des habitants des deux EPCI afin de recueillir leurs avis sur la mobilité sur le territoire. Le questionnaire alternait questions fermées et questions ouvertes afin de disposer à la fois d'une vision globale quantitative et de détails qualitatifs pour assoir le diagnostic.

Le questionnaire, composé de 38 questions, était organisé autour des parties suivantes :

- Compréhension des destinations quotidiennes et des modes de déplacement associés,
- Conditions d'utilisation du mode de déplacement principal,
- Profils et âge des répondants,
- Proposition de participation à la concertation participative

Enquête Mobilité 2023 - Plan de Mobilité Simplifié mutualisé des CC Plaine Dijonnaise et Norge & Tille



Plan de Mobilité Simplifié mutualisé des Communautés de communes de la Plaine Dijonnaise et de Norge & Tille

Bienvenue sur cette enquête en ligne (~5min pour y répondre).

Pourquoi cette enquête ?

Les Communautés de communes de la Plaine Dijonnaise et de Norge & Tille se sont associées pour mener une vaste réflexion sur vos conditions de déplacements à travers un plan de mobilité commun. Cette démarche a pour objectif de mieux comprendre vos pratiques de déplacements actuelles, vos difficultés et les principales améliorations que vous souhaiteriez voir être réalisées.

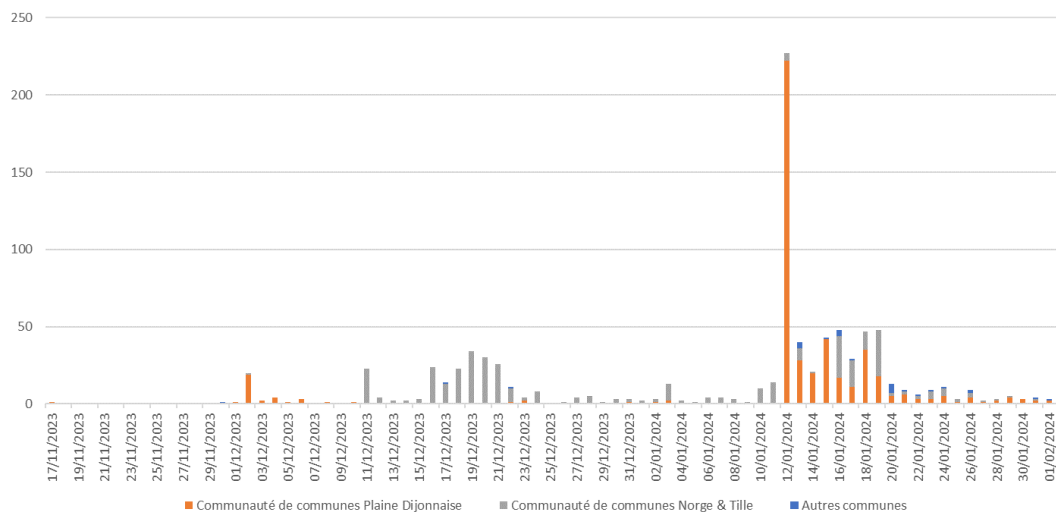
Dans ce cadre, nous vous proposons cette enquête anonyme de seulement quelques minutes qui nous servira à construire le diagnostic et disposer d'une vision plus précise de vos besoins.

Merci par avance pour votre participation qui conditionnera la réussite de la démarche. Les résultats de cette enquête seront communiqués à la fin de l'étude.

UN NOMBRE CONSÉQUENT DE RÉPONDANTS

- L'enquête en ligne, ouverte sur décembre 2023 et janvier 2024 a recueilli les retours des habitants des communes de la CCPD (53 %, 477 répondants), de la CCNeT (44 %, 399 répondants) et d'autres communes alentours (3 %, 23 % répondants).
- **903 réponses** ont été collectées.

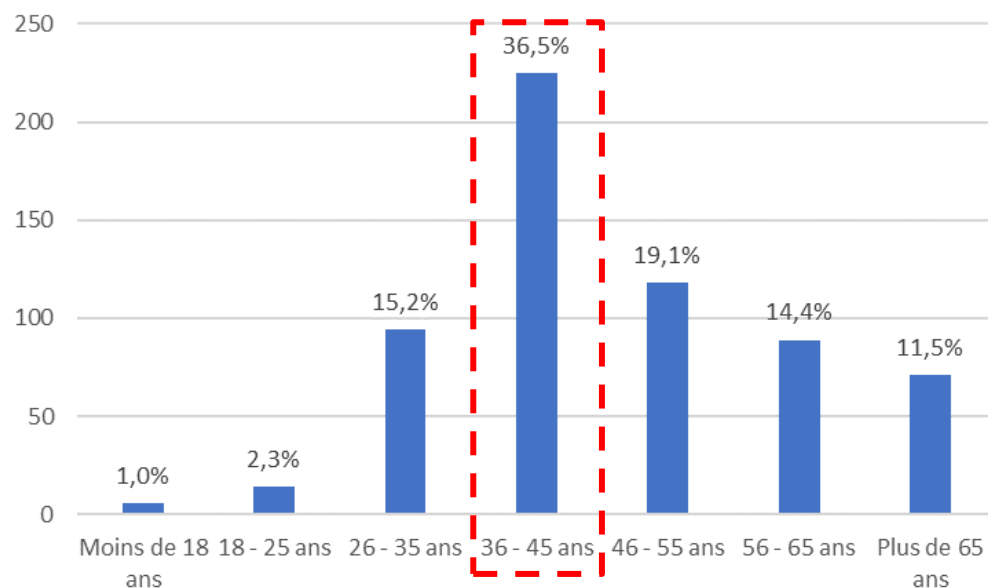
Evolution temporelle des réponses au questionnaire
(en nombre de répondants)
100 % = 903 réponses



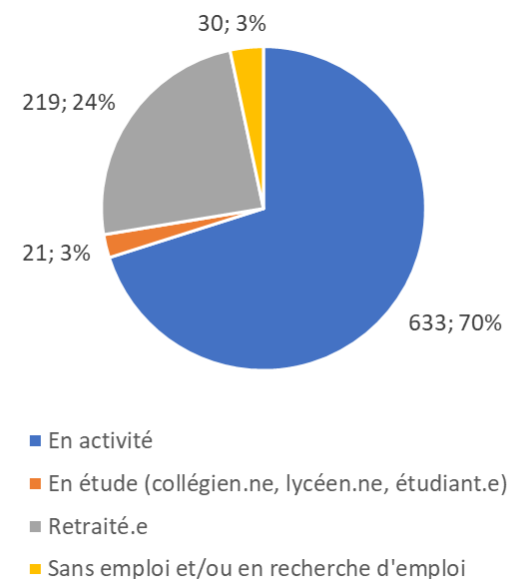
- Avec environ 400 répondants pour chacune des CC, la matière recueillie est suffisante pour une exploitation statistique et pour disposer d'informations détaillées.
- Toutefois, le taux de réponse (nombre de répondants / population) est relativement faible (2,4 % en moyenne).

ANALYSE DU PROFIL DES RÉPONDANTS

- Les **36 - 45 ans** sont les tranches d'âge les plus représentées, avec plus du tiers des répondants.
- **2/3** des répondants sont des **femmes** (66,8 %).
- Les **actifs et retraités** du territoire ont été nombreux à répondre à l'enquête puisqu'ils représentent respectivement 70 % et 24 % des répondants.
- Les jeunes (collégiens aux étudiants) et les personnes sans emploi / en recherche d'emploi ont moins répondu au questionnaire.



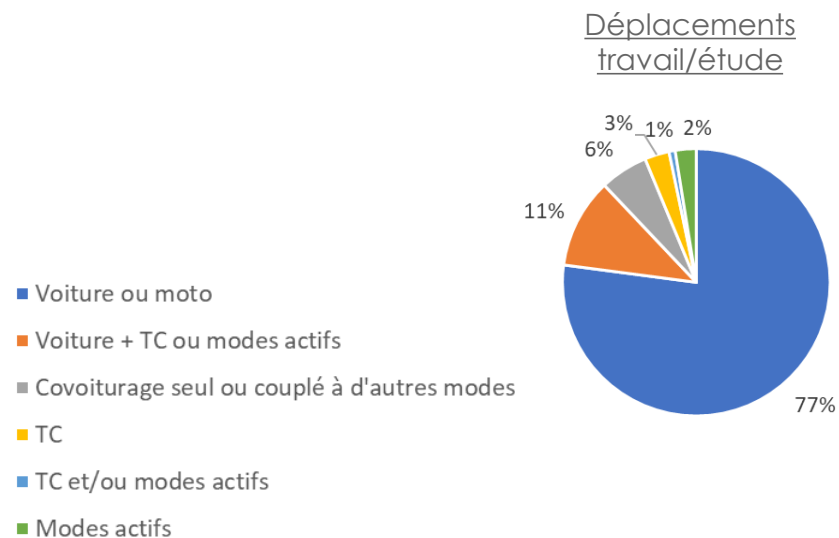
Répartition des réponses au questionnaire par tranche d'âge
(en nombre et pourcentage de répondants)
100 % = 617 réponses



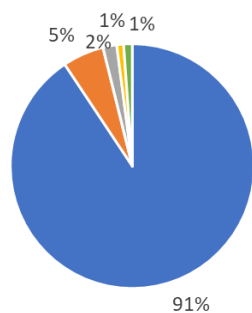
Répartition des réponses au questionnaire par situation socio-économique
(en nombre et pourcentage de répondants)
100 % = 903 réponses

ANALYSE DES MODES DE TRANSPORT PRIVILÉGIÉS SELON LE MOTIF DE DÉPLACEMENT

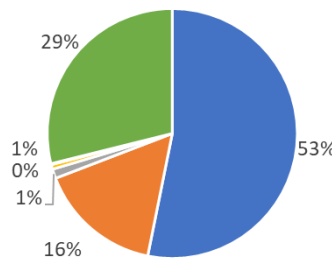
- **La voiture reste le moyen de transport prépondérant pour tous les déplacements des répondants** (en moyenne 75 % de l'ensemble des types de déplacements).
- **L'utilisation du vélo et/ou de la marche à pied est également significative pour de nombreux déplacements**, notamment vers les services de proximité ou pour se rendre aux activités sportives ou pour accompagner les enfants.
- **L'utilisation du réseau de transport en commun reste limitée dans la majorité des déplacements**, voire presque nulle pour certains usages.



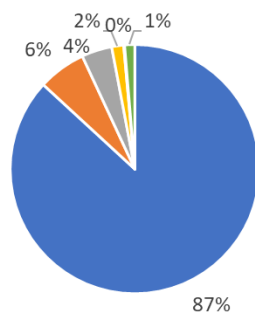
Déplacements vers les moyennes et grandes surfaces



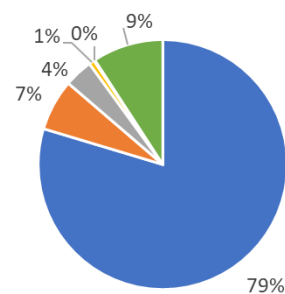
Déplacements vers les services de proximité



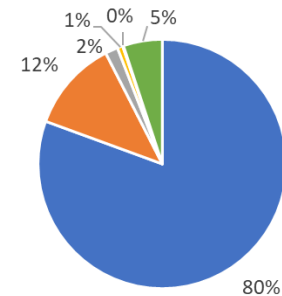
Déplacements vers les services de loisirs



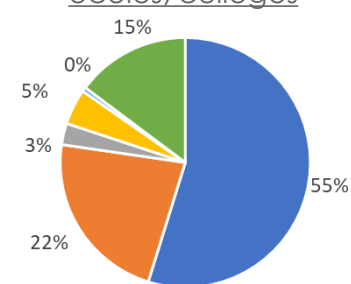
Déplacements vers les activités sportives



Déplacements pour les RDV médicaux ou administratifs



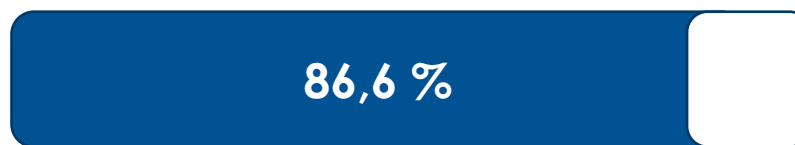
Déplacements pour les accompagnements des enfants vers les écoles, collèges



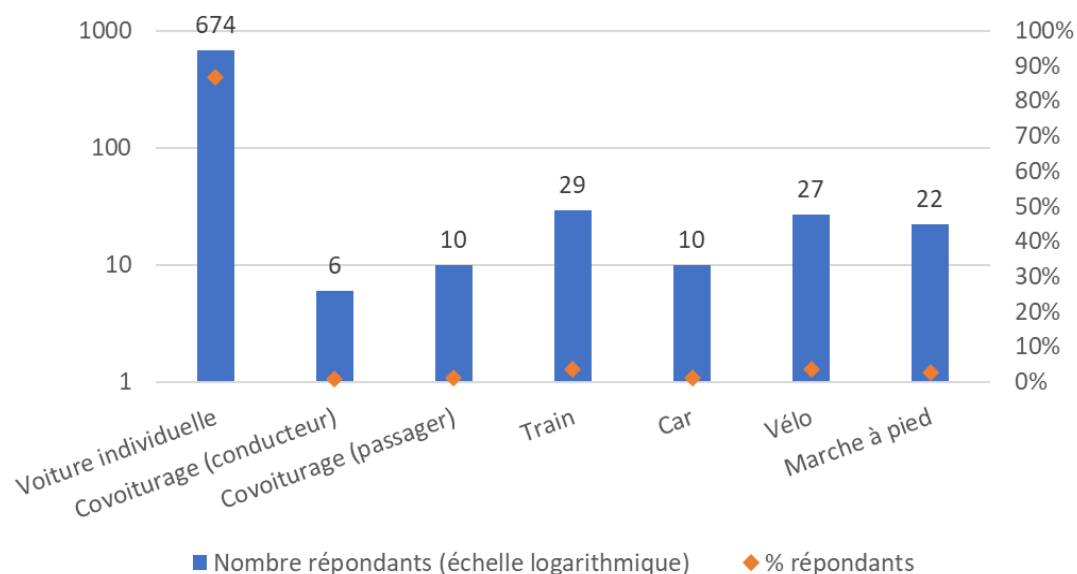
MODE DE TRANSPORT PRIVILÉGIÉ POUR LE DÉPLACEMENT LE PLUS FRÉQUENT



Mode de transport privilégié pour les déplacements quotidiens



➤ Bien que l'utilisation de la voiture soit prépondérante, les transports collectifs et les modes actifs atteignent une part modale de **11,3 %**.

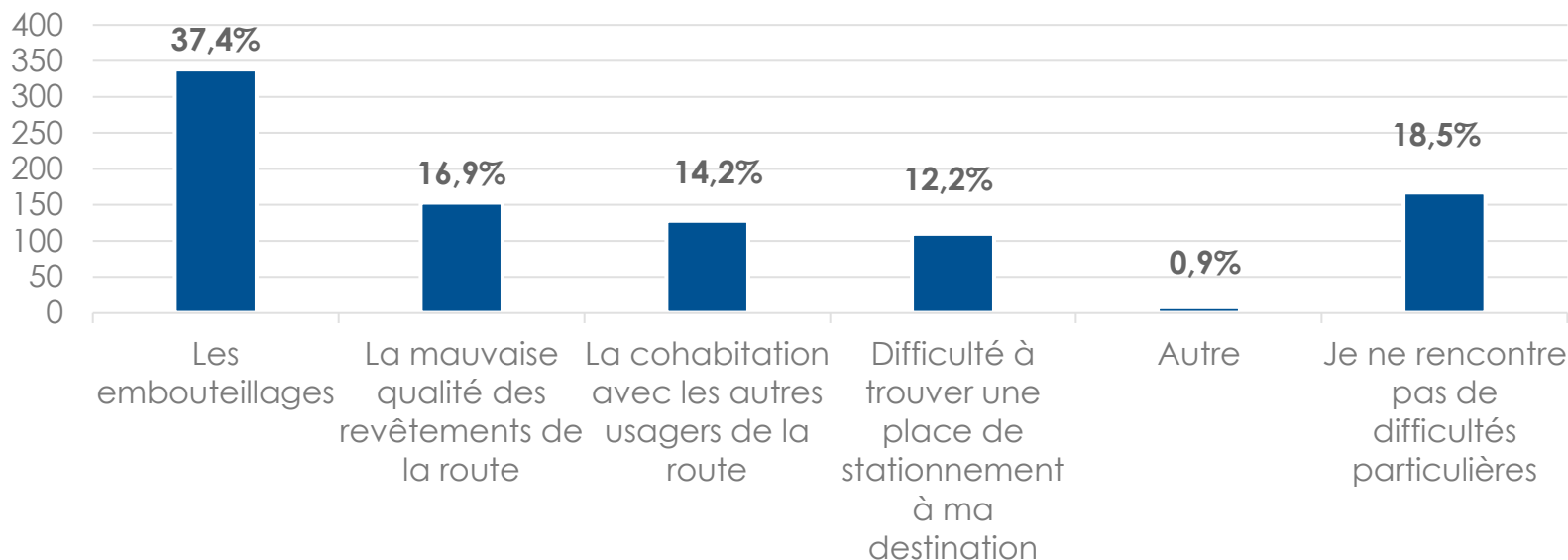


Répartition des réponses par mode de transport
 (en nombre et pourcentage de répondants)
 100 % = 778 réponses

LES DIFFICULTÉS RENCONTRÉES LORS DE L'UTILISATION DE LA VOITURE

Malgré cette forte utilisation de la voiture, **moins d'un quart des répondants** (18,5 %) l'utilisant **ne rencontre aucune difficulté lors de leurs trajets** quotidiens :

- Plus d'un tiers (**37 %**) rencontrent régulièrement des **embouteillages**
- **17 %** des répondants **estiment mauvaise la qualité de revêtement de la route**
- Moins de 15 % jugent difficile la cohabitation avec les autres usagers et le stationnement lors de leurs déplacements en voiture

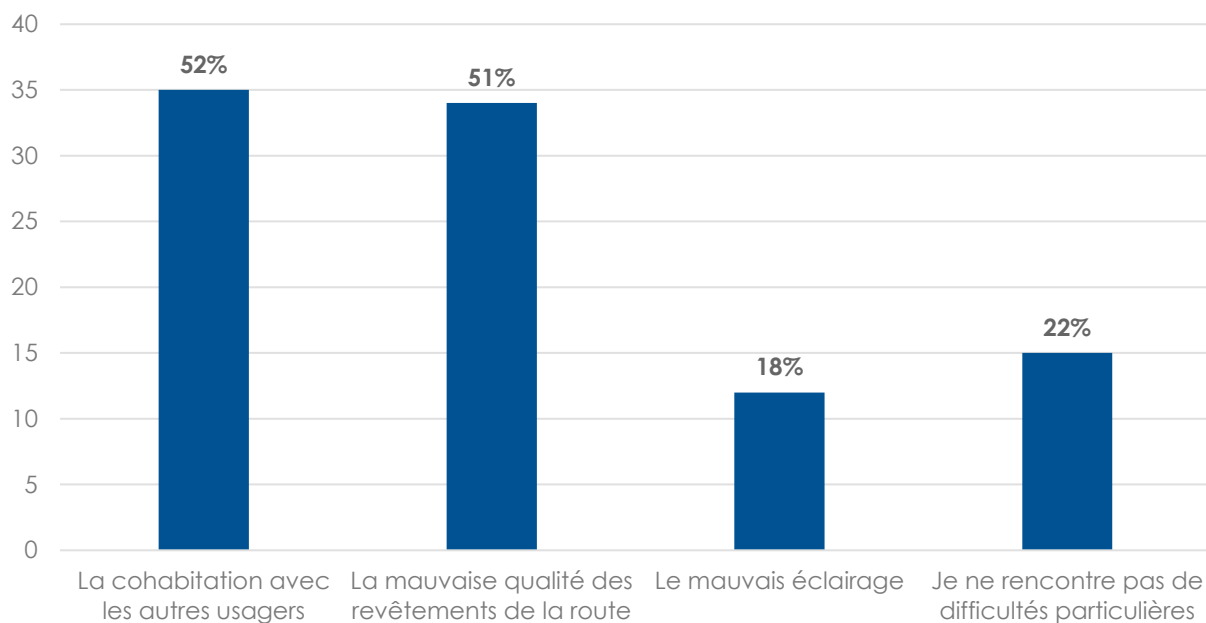


Répartition des réponses par difficultés rencontrées
 (en nombre et pourcentage de répondants/plusieurs réponses possibles)
 100 % = 594 répondants

LES DIFFICULTÉS RENCONTRÉES LORS DE L'UTILISATION DES DEUX-ROUES MOTORISÉS



- Seul un quart des répondants (**22 %**) qui se déplacent en deux-roues motorisés **ne rencontrent aucune difficulté lors de leurs trajets quotidiens**
- **La moitié** rencontrent des difficultés dues à la **cohabitation** entre usagers et la **mauvaise qualité du revêtement** de la route
- **18 %** jugent l'**éclairage mauvais**



Répartition des réponses par difficultés rencontrées

(en nombre et pourcentage de répondants/plusieurs réponses possibles)

100 % = 67 répondants

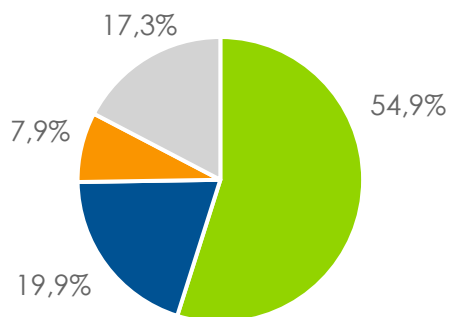
LES ATTENTES POUR L'AMÉLIORATION LORS DES DÉPLACEMENTS EN VOITURE ET DEUX-ROUES

En termes d'accessibilité la priorité doit être donnée :

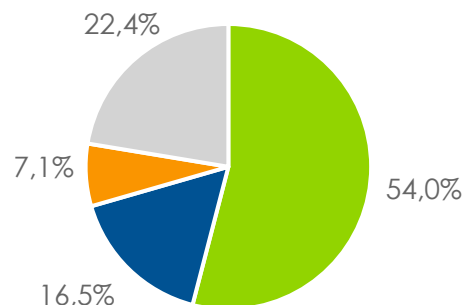
- Aux **services de santé** du territoire (médecins, infirmières...)
- Aux **zones d'emplois extérieures** au territoire (de Dijon Métropole notamment)
- Aux **zones d'activités économiques** du territoire
- Aux **établissements scolaires**

Améliorer l'accès...

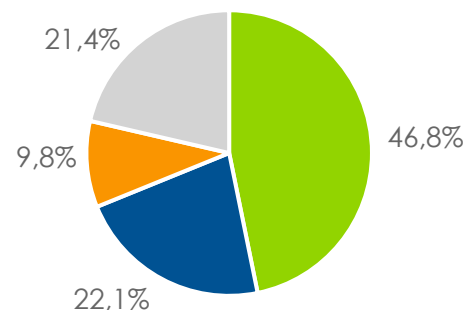
Aux services de santé du territoire



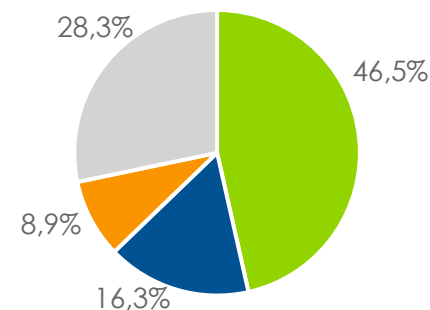
Aux zones d'emplois extérieures aux territoires



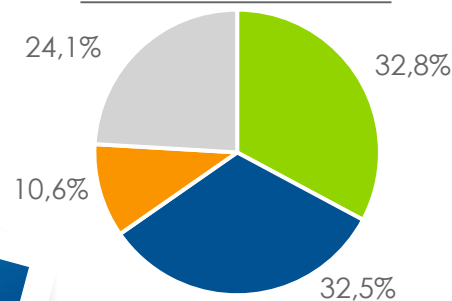
Aux zones d'activités économiques du territoire



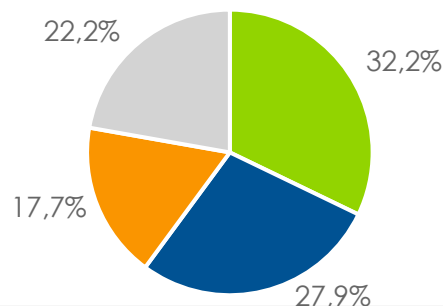
Aux établissements scolaires



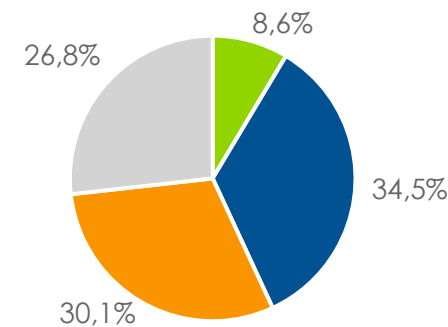
Aux équipements sportifs, de loisirs ou culturels



Aux centres bourgs

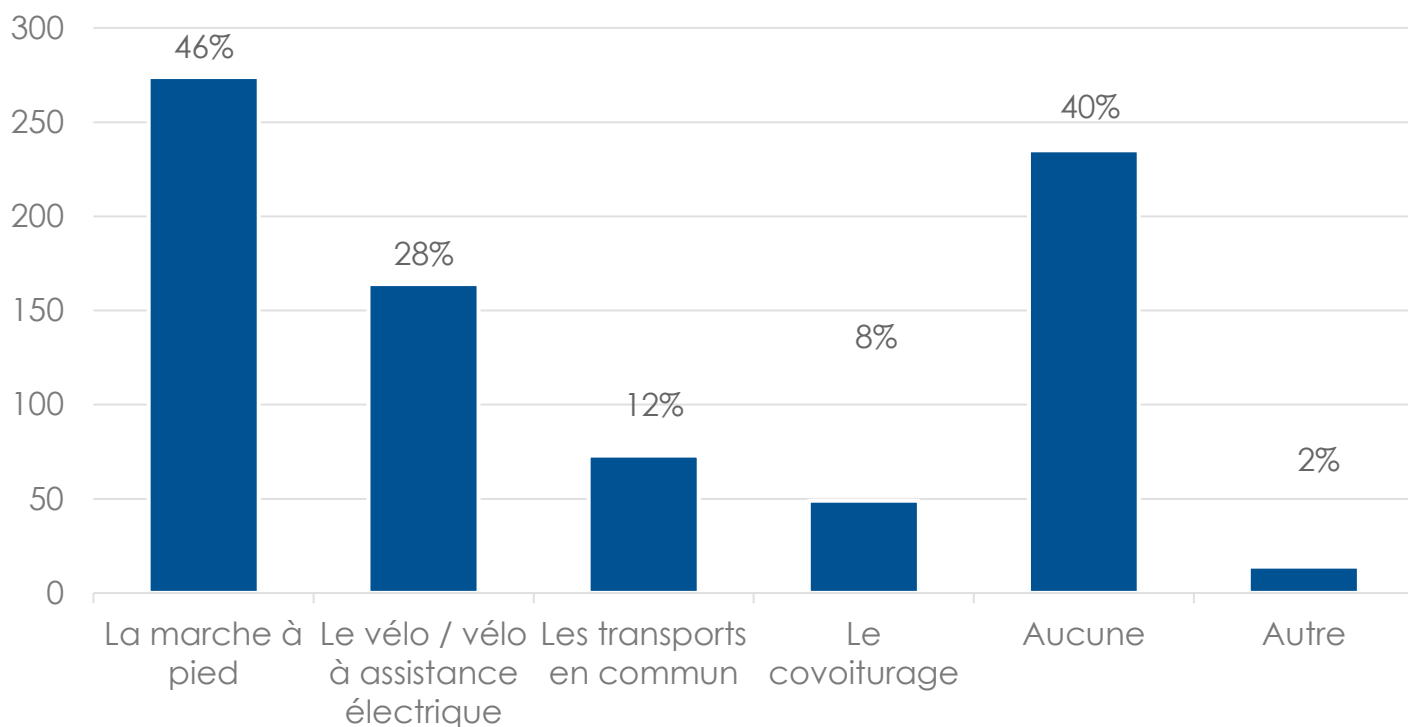


Aux sites touristiques



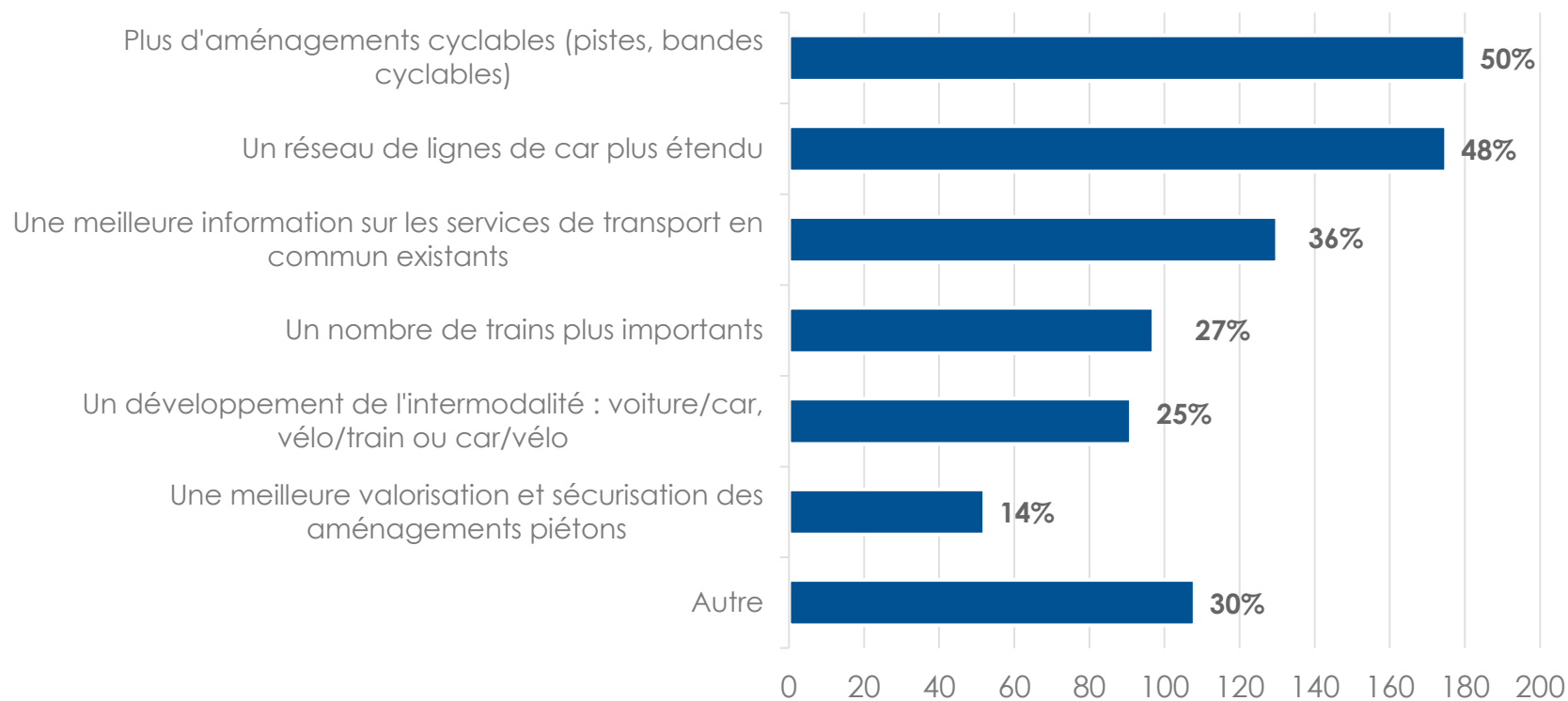
LES ALTERNATIVES OCCASIONNELLES À LA VOITURE

- Près de la moitié (**46 %**) des répondants qui se déplacent en voiture **réalise occasionnellement leurs trajets quotidiens à pied**
- **8 %** utilisent le **vélo** et **12 %** les **transports en commun**
- En revanche, **40 %** des répondants n'utilisent **aucune alternative** à la voiture pour réaliser leurs déplacements quotidiens



Répartition des réponses par alternatives utilisées
 (en nombre et pourcentage de répondants/plusieurs réponses possibles)
 100 % = 594 répondants

LES AMÉLIORATIONS POUVANT INCITER À L'UTILISATION DE CES ALTERNATIVES



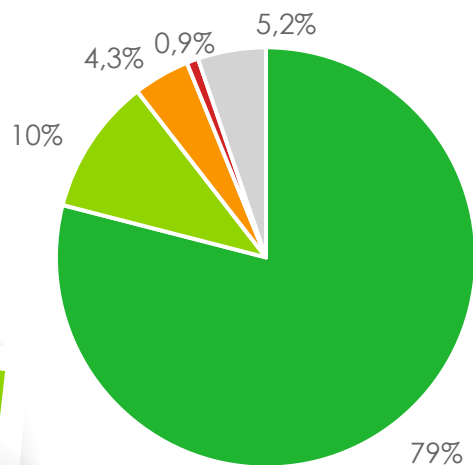
- Près de la moitié des répondants qui se déplacent en voiture changeraient leur mode de déplacement si les **aménagements cyclables (50 %)** et le **réseau de lignes de car (40 %)** étaient plus étendus
- Un tiers (**36 %**) souhaiterait disposer d'une **meilleure information sur les services de transports en commun existants**
- **25 %** environ utiliseraient plus fréquemment les alternatives à la voiture si le **nombre de trains circulant est plus important** et si l'**intermodalité** est favorisée

LES CONDITIONS DE STATIONNEMENT SUR LE TERRITOIRE

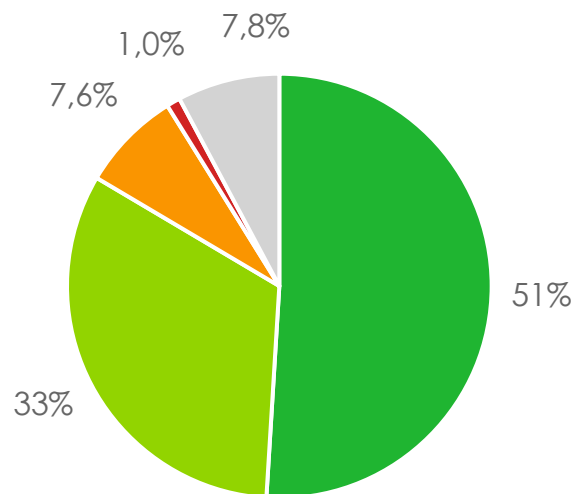
Les **conditions de stationnement** sont plutôt **bonnes** sur le territoire : dans l'ensemble **78 %** des répondants **parviennent à se garer facilement** voir très facilement sur le lieu de leur destination la plus fréquente

- **89 %** des répondants considèrent qu'il est **assez facile ou très facile** de se garer à proximité de leur **domicile**
- **84 %** se garent **facilement** dans le **centre de leur commune**
- En ce qui concerne leur **lieu d'emploi**, **64 %** des répondants se garent assez voir très **facilement**. Cependant, **19 %** éprouvent des **difficultés à stationner, voir ne trouve jamais de place**

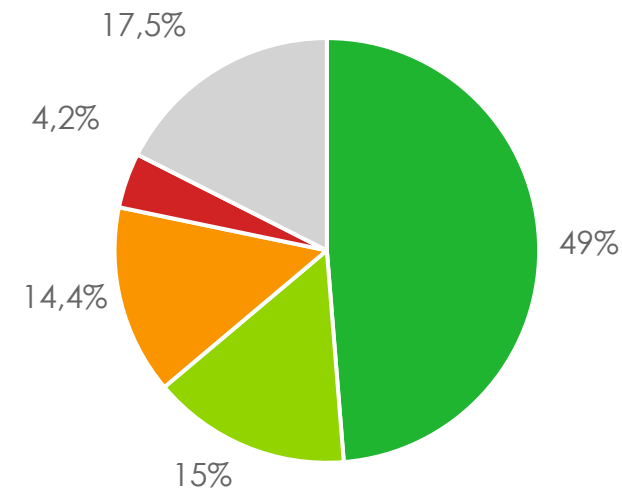
A proximité de votre domicile
(hors garage)



Dans le centre de votre
commune



Sur votre lieu d'emploi

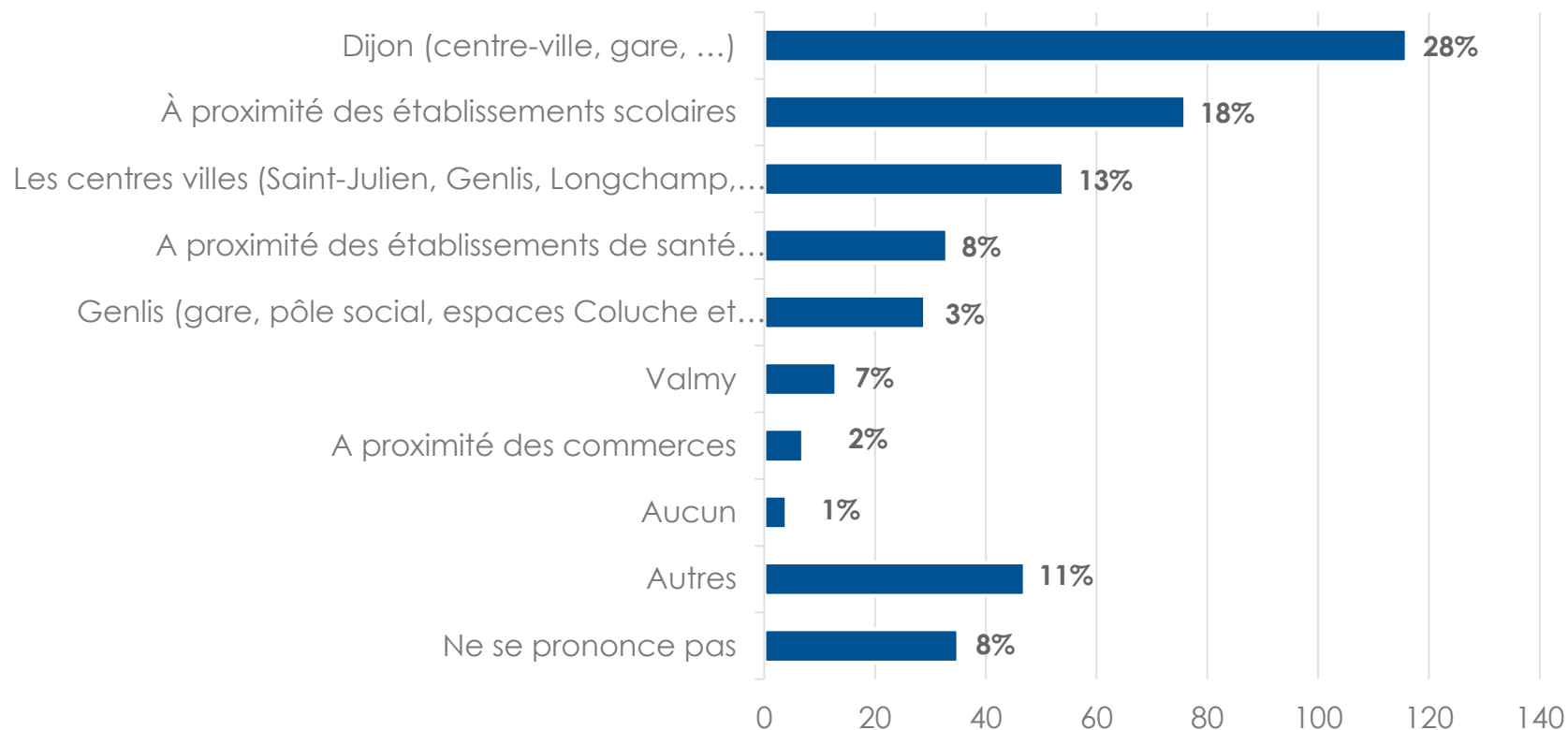


Répartition des réponses par degré de facilité

(en nombre et pourcentage de répondants. 100 % = 667 répondants)



LES SECTEURS MANQUANT DE PLACES DE STATIONNEMENT



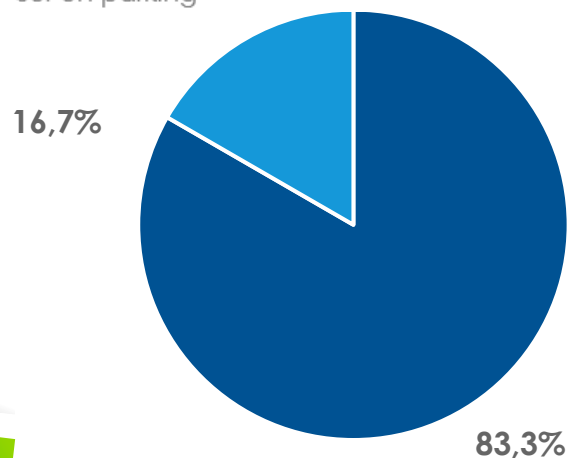
Répartition des réponses par secteur
 (en nombre et pourcentage de répondants. 100 % = 414 répondants)

- **28 %** des répondants considèrent qu'il manque de stationnements dans **Dijon**
- 15 % environ estiment qu'il n'y a **pas suffisamment de stationnements à proximité des établissements scolaires (18 %) et dans les centres-villes (13 %)**
- **Environ un quart des répondants souhaiteraient plus de places-minutes et plus de stationnements à la journée à proximité des arrêts de transport en commun**

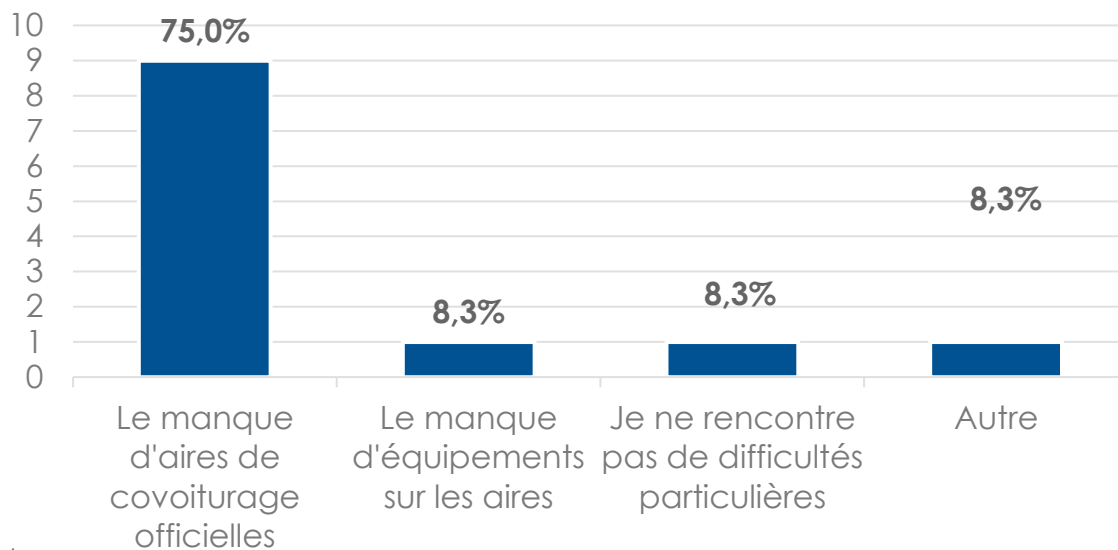
LA PRATIQUE DU COVOITURAGE

- Pour rappel, seul 2 % des répondants pratiquent quotidiennement le covoiturage
- **La totalité des usagers** du covoiturage **n'utilisent pas de sites de proximité** en ligne pour se rencontrer, et **83 %** d'entre eux **se rejoignent au domicile du conducteur ou du passager**
- Les principales difficultés qu'ils rencontrent sont:
 - Le **manque d'aires de covoiturage officielles** pour **75 %**
 - Le **manque d'équipements sur les aires** (abri, banc, stationnement vélo, etc.) pour **8 %**

- Au domicile (du conducteur ou du passager)
- Sur un parking



Répartition des réponses par lieu de rencontre
(en pourcentage de répondants. 100 % = 12 répondants)



Répartition des réponses par secteur
(en nombre et pourcentage de répondants. 100 % = 12 répondants)

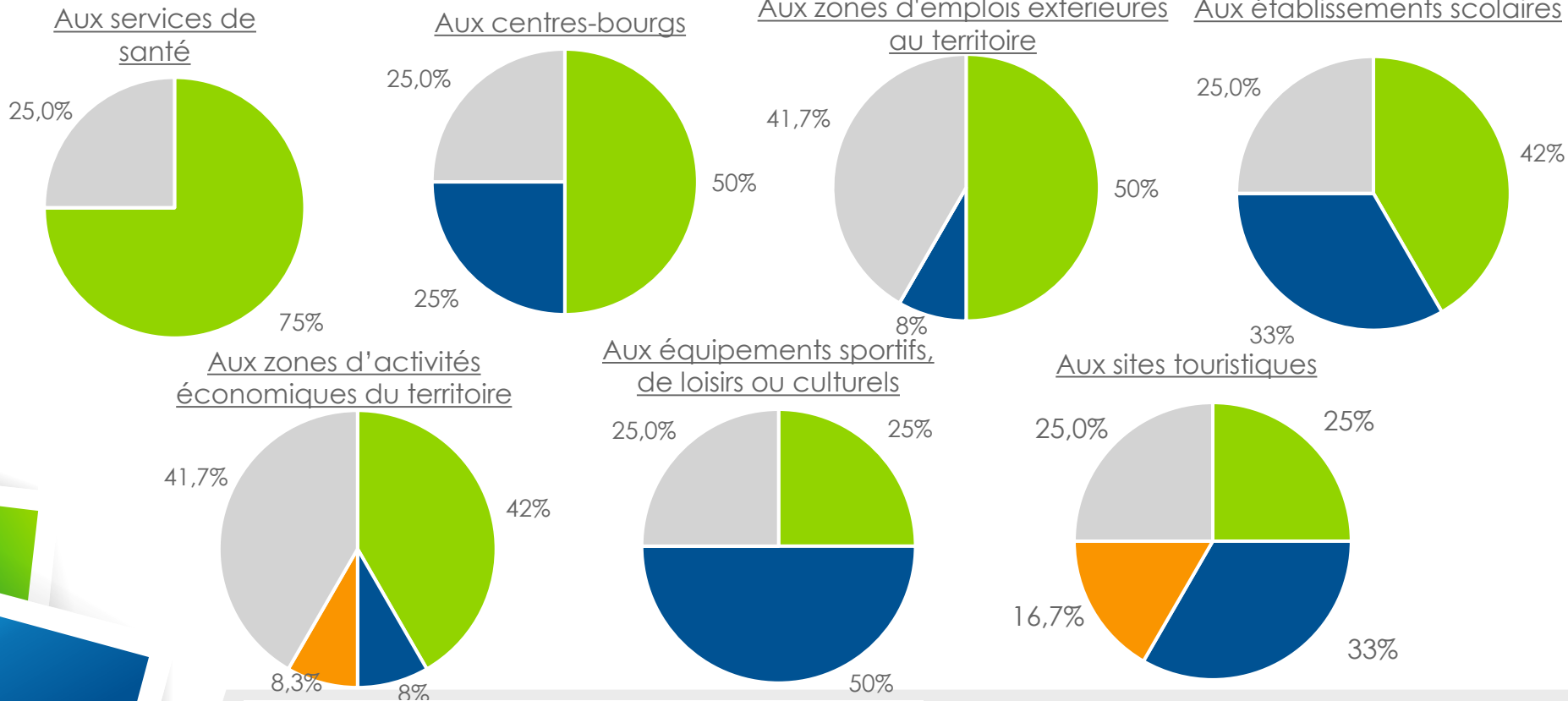
LES ATTENTES POUR L'AMÉLIORATION DE LA PRATIQUE DU COVOITURAGE

Améliorer l'accès en priorité :

- Aux services de santé du territoire (médecins, infirmières...)
- Aux centres-bourgs
- Aux zones d'emplois extérieures au territoire (notamment Dijon Métropole)
- Aux établissements scolaires
- Aux zones d'activités économiques du territoire

(en pourcentage de répondants. 100 % = 4 répondants)

Améliorer l'accès...

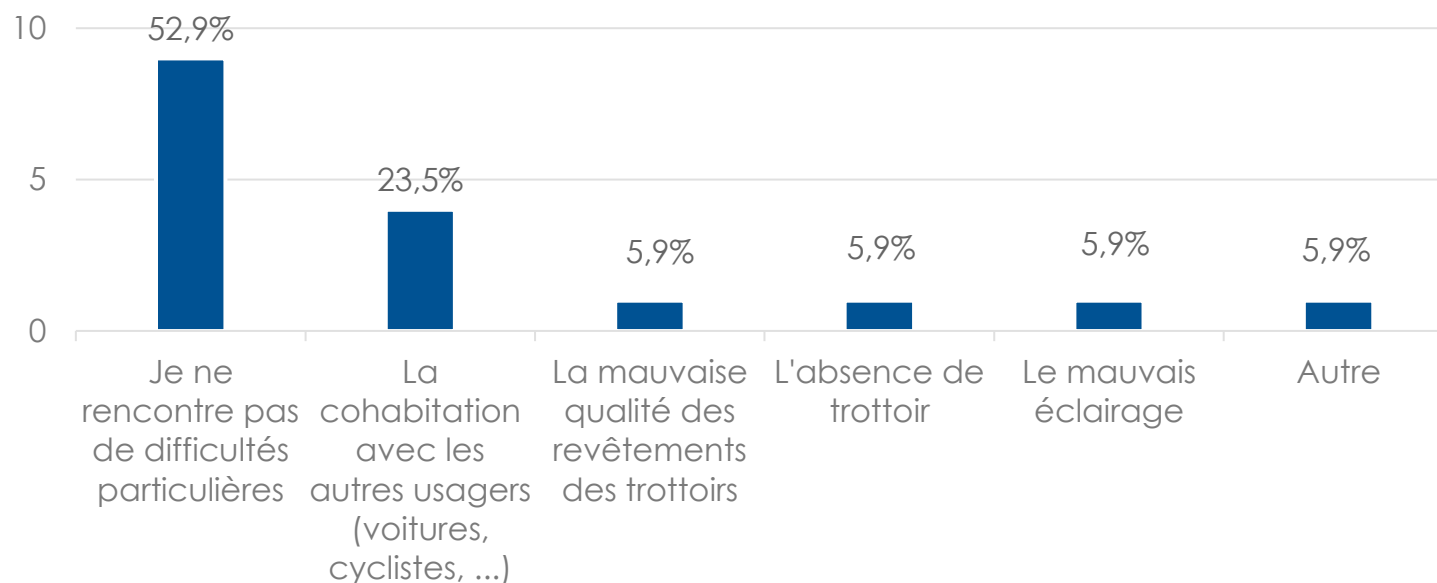


LES PRINCIPALES DIFFICULTÉS RENCONTRÉES LORS DES DÉPLACEMENTS PIÉTONS



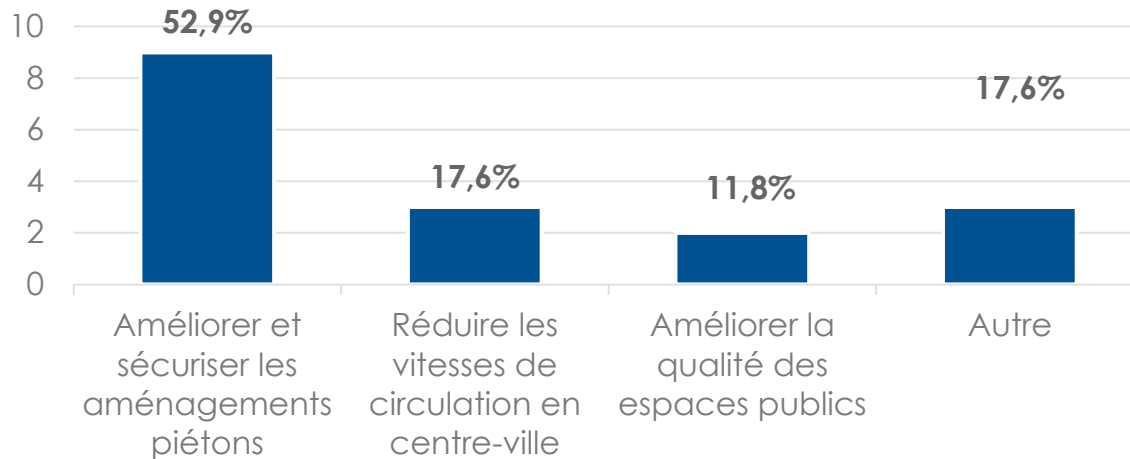
La moitié des usagers se déplaçant à pied ne rencontre pas de difficultés

La principale difficulté rencontrée est la **cohabitation avec les autres usagers**



Répartition des réponses par difficulté rencontrée
(en nombre et pourcentage de répondants)
100 % = 17 réponses

LES ATTENTES POUR L'AMÉLIORATION DES DÉPLACEMENTS PIÉTONS



Répartition des réponses par difficulté rencontrée
(en nombre et pourcentage de répondants)
100 % = 17 réponses

- La priorité est **d'améliorer et sécuriser les aménagement** piétons pour la moitié des usagers
- L'accès doit être amélioré en priorité pour :
 - Les établissements scolaires
 - Les services de santé
 - Les zones d'emplois extérieures au territoire

Améliorer l'accès ...

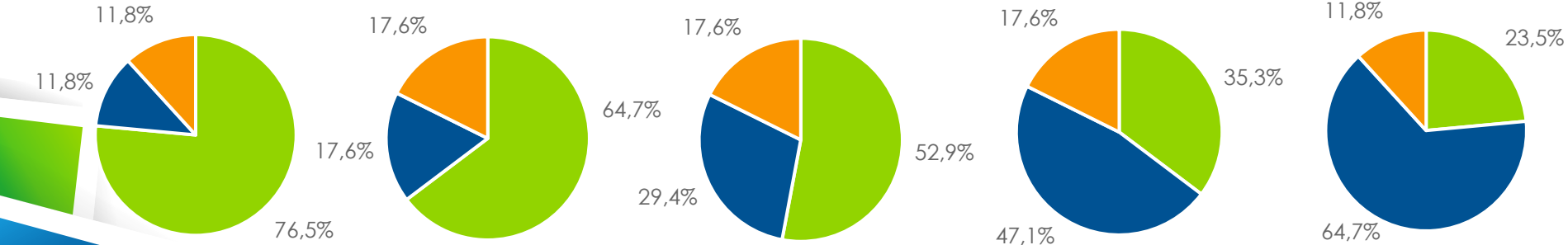
Aux établissements scolaires

Aux services de santé du territoire

Aux zones d'emplois extérieures aux territoires

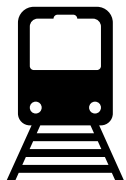
A l'offre commerciale et de services dans les bourgs

Aux équipements sportifs, de loisirs ou culturels



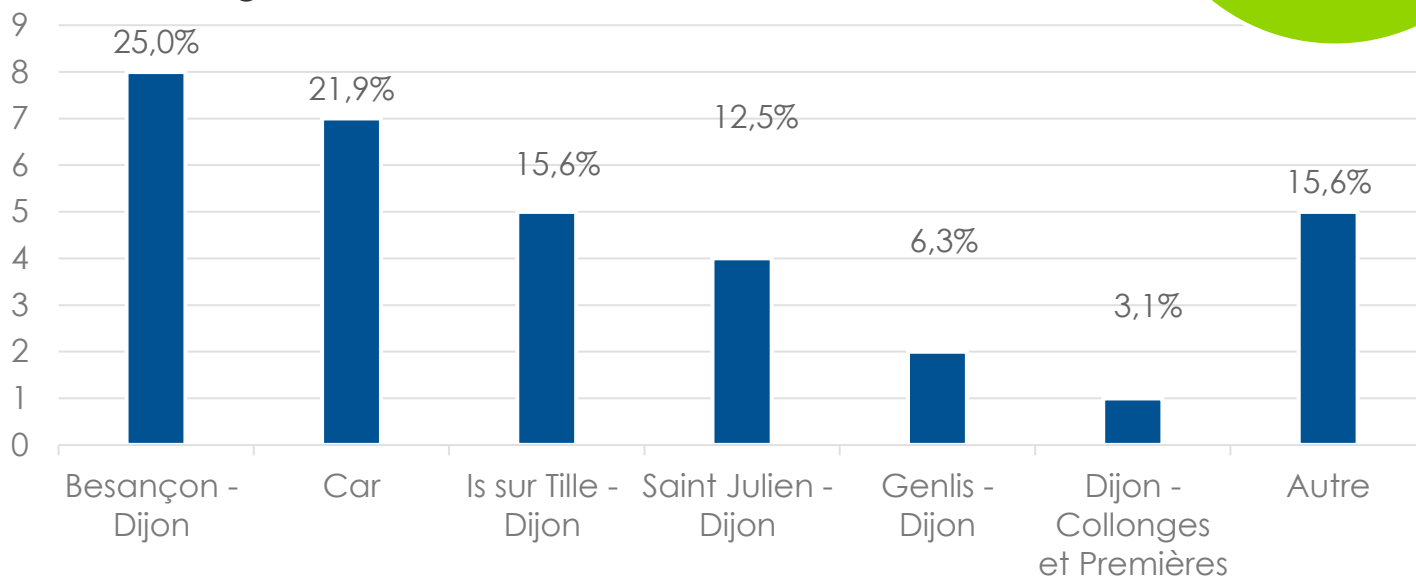
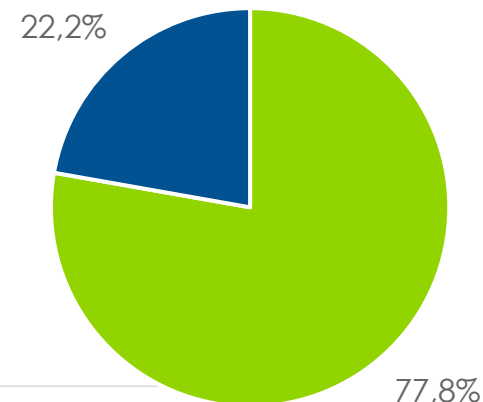
■ Prioritaire ■ Secondaire ■ Peu pertinent

LES SERVICES DE TRANSPORTS EN COMMUN UTILISÉS – LES LIGNES



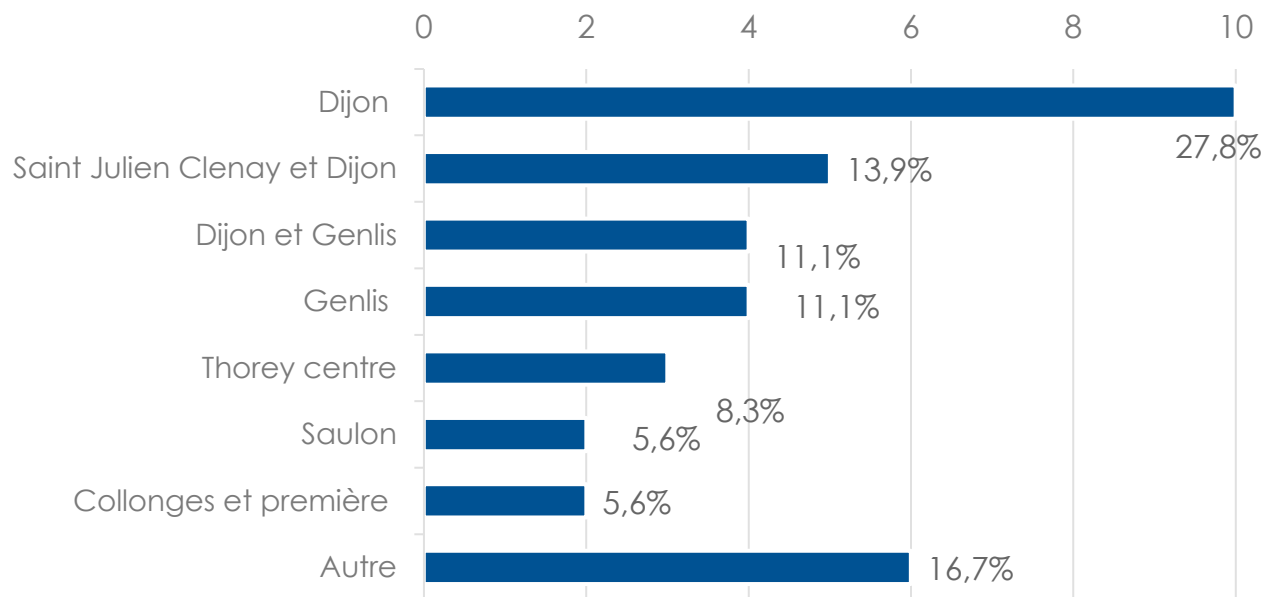
- Le train est utilisé par près de 80 % des usagers utilisant les transports en commun
- La ligne Besançon-Dijon est utilisée par 25 % des usagers
- Une grande majorité des trajets s'effectue au départ ou à destination de Dijon
- Le car n'est utilisé que par environ 20 % des usagers

■ Le train ■ Le car

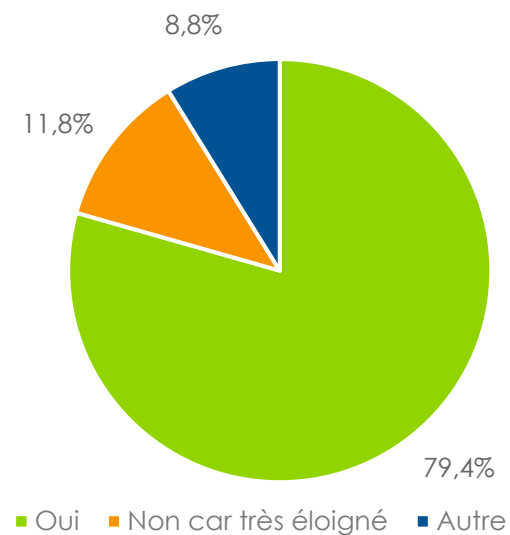


Lignes de car/train utilisées par les répondants
 (en nombre et pourcentage de répondants)
 100 % = 32 réponses

LES SERVICES DE TRANSPORTS EN COMMUN – LES ARRÊTS



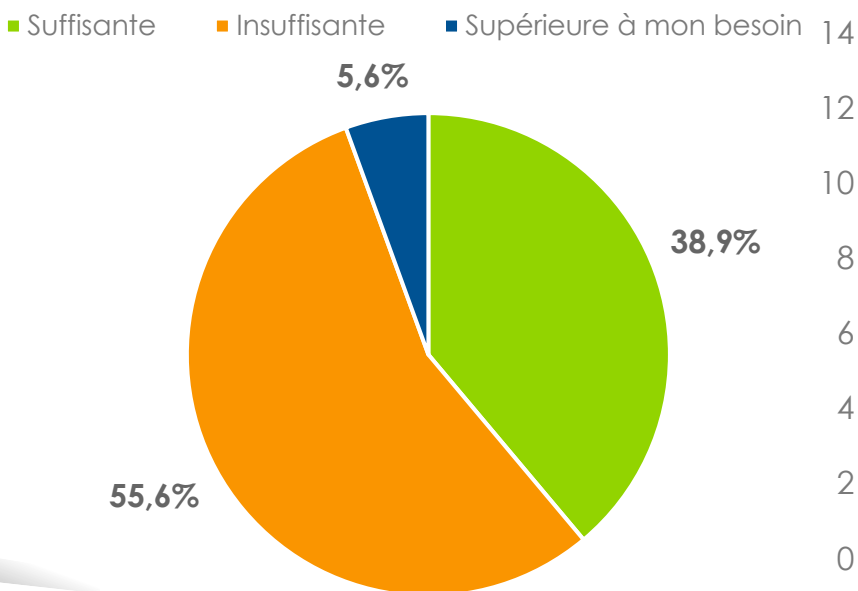
Répartition des réponses par difficulté rencontrée
(en nombre et pourcentage de répondants)
100 % = 17 réponses



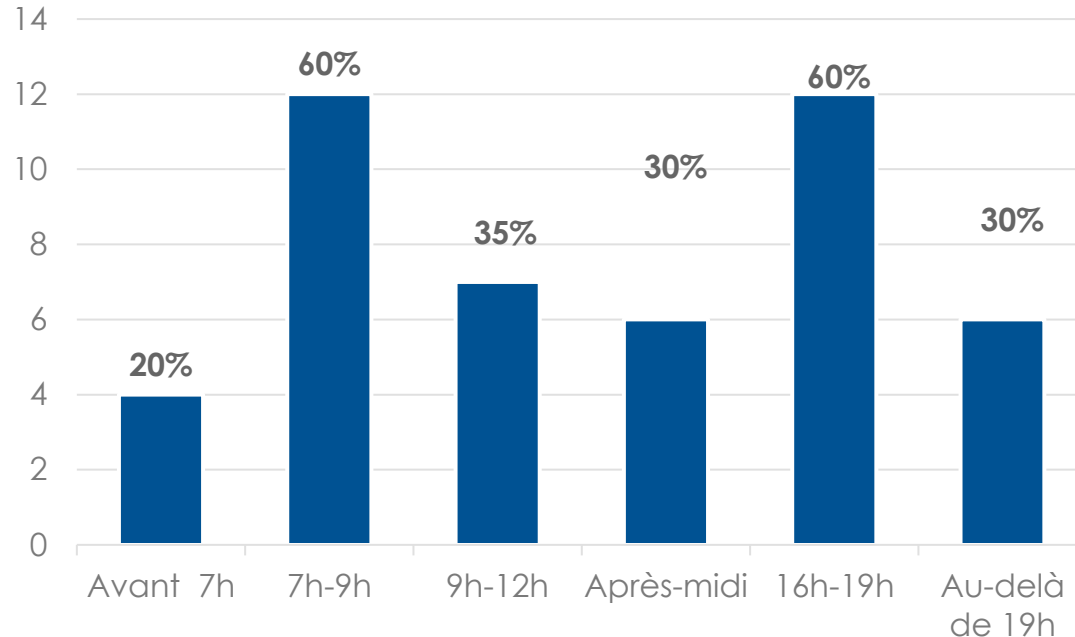
- **Dijon** est la zone **la plus fréquentée**
- **80 %** des usagers des transports en commun ayant répondu à l'enquête **disposent d'un arrêt facilement accessible** depuis leurs domiciles usagers
- Les arrêts des deux CC sont **majoritairement bien équipés** puisque :
 - 95 % sont équipés d'un abri
 - 85 % d'un banc et des horaires de passage
 - 80 % présentent des stationnements vélos à proximité

L'AVIS DES USAGERS SUR LES FRÉQUENCES DE PASSAGE DES TRANSPORTS EN COMMUN

- Plus de la moitié des personnes interrogées utilisant les transports en commun (56 %) jugent insuffisantes les fréquences de passage
- Parmi eux, 60 % considèrent que la fréquence devrait être améliorée entre 7h-9h et 16h-19h
- Un tiers considère qu'il y a peu d'offre entre 9h et 12h



Répartition des réponses horaires
(pourcentage de répondants)
100 % = 36 réponses



Taux de réponses par horaires
(pourcentage de répondants)
100 % = 20 réponses

LES PRINCIPALES DIFFICULTÉS RENCONTRÉES LORS DES DÉPLACEMENTS À VÉLO



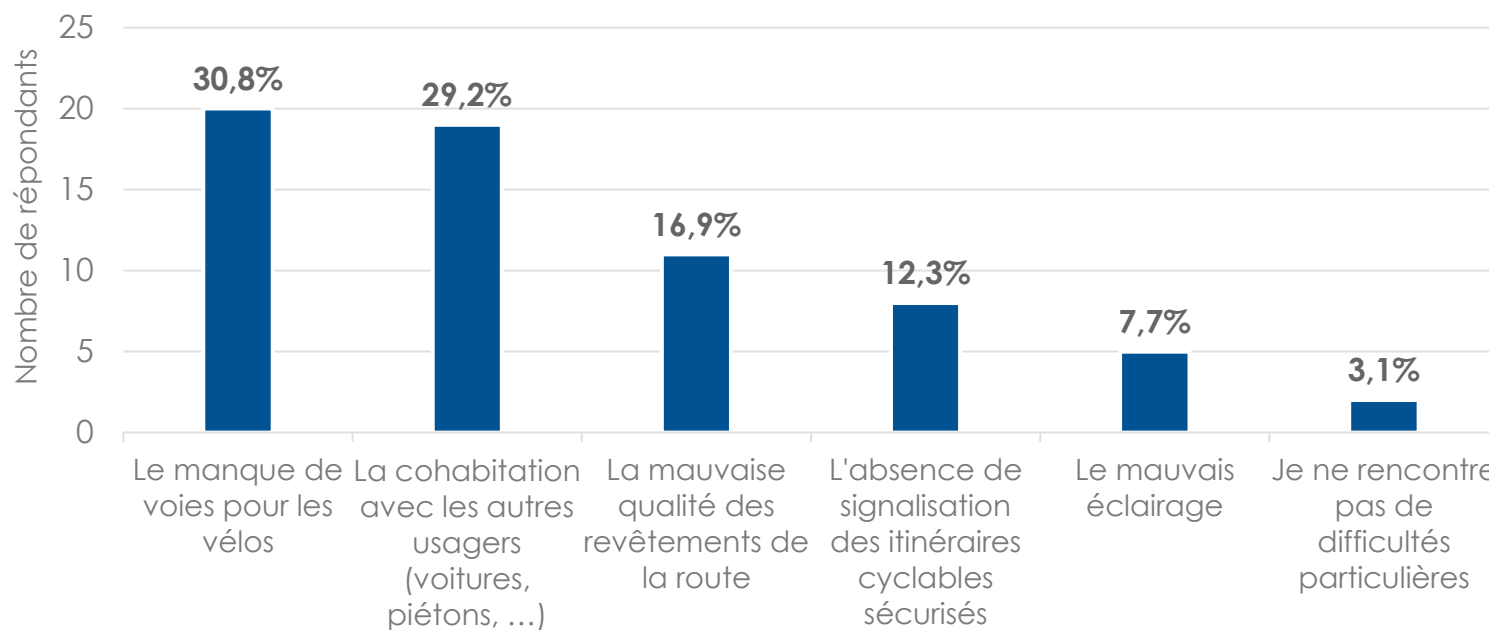
➤ **Le manque de voies** : 31 % des répondants se déplaçant à vélo quotidiennement jugent insuffisantes les voies pour vélo



➤ **La cohabitation avec les autres usagers** : un peu moins d'un tiers des répondants (29 %) considèrent également difficile la cohabitation avec les autres usagers



➤ Très peu d'usagers ne rencontrent aucune difficulté (seulement 3 %)

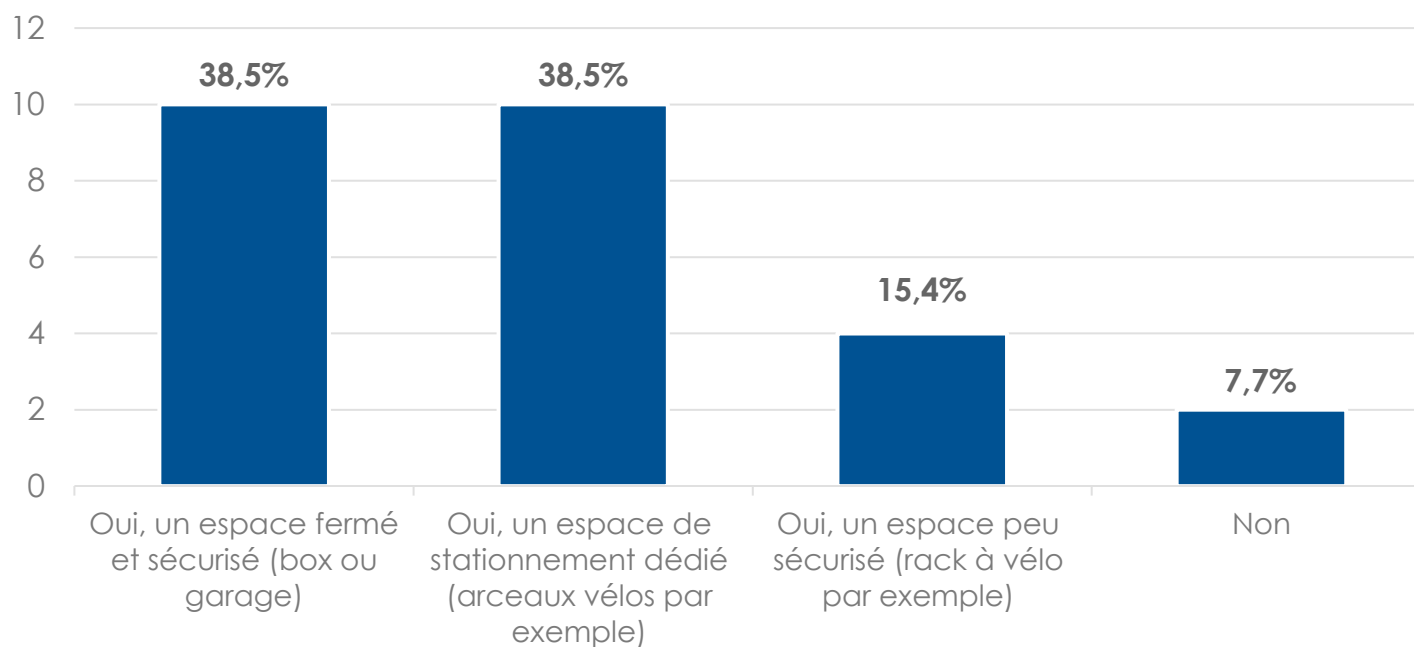


Répartition des réponses par difficultés rencontrées
(en pourcentage de répondants/plusieurs réponses)

LE STATIONNEMENT VÉLO

Le stationnement vélo est plutôt satisfaisant sur le territoire :

- Seul **8 %** des usagers éprouvent des **difficultés à stationner** leur vélo sur leur lieu de destination
- Plus d'un tiers (**39 %**) dispose d'un **espace fermé et sécurisé**
- Des **espaces de stationnement dédiés** sont également présents à proximité de la destination de plus d'un tiers des répondants (**39 %**)
- **15 %** sont contraints d'utiliser un **espace peu sécurisé**



Taux de réponse par difficulté rencontrée
 (en pourcentage de répondants/plusieurs réponses possibles)
 100 % = 50 répondants

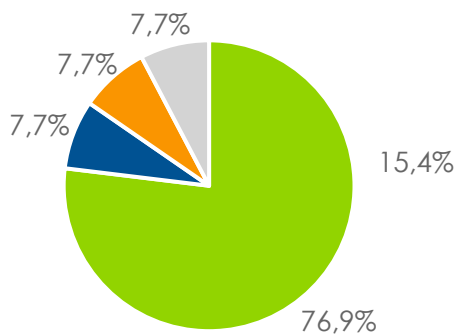
LES ATTENTES POUR L'AMÉLIORATION LORS DES DÉPLACEMENTS À VÉLO

L'accès doit être amélioré en priorité pour :

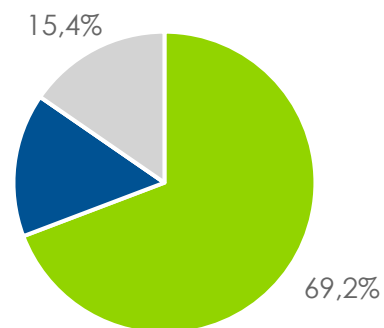
- Les établissements scolaires
- Les zones d'activité économique du territoire
- Les zones d'emplois extérieures au territoire (notamment Dijon Métropole)

Améliorer l'accès ...

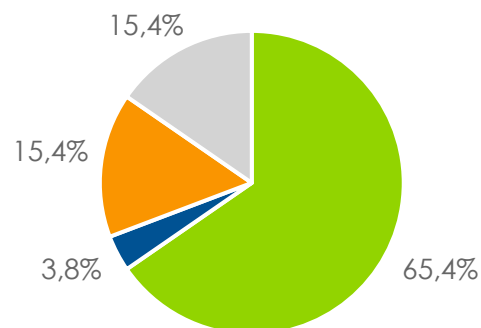
Aux établissements scolaires



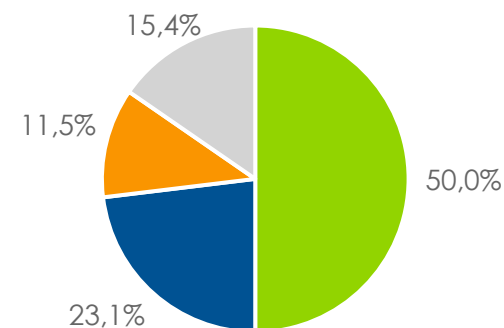
Aux zones d'activités économiques du territoire



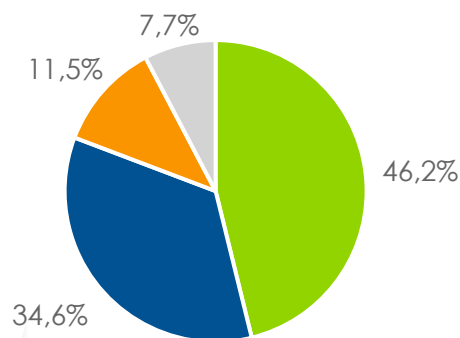
Aux zones d'emplois extérieures au territoire



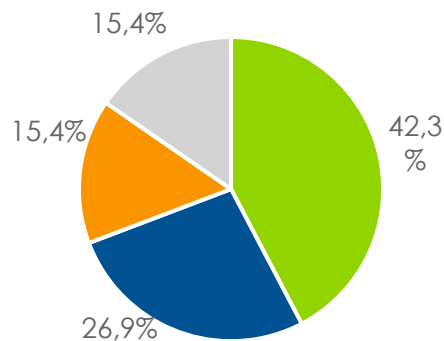
Aux services de santé



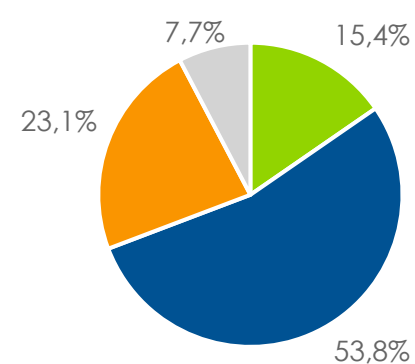
Aux équipements sportifs, de loisirs ou culturels



Aux centres bourgs



Aux sites touristiques



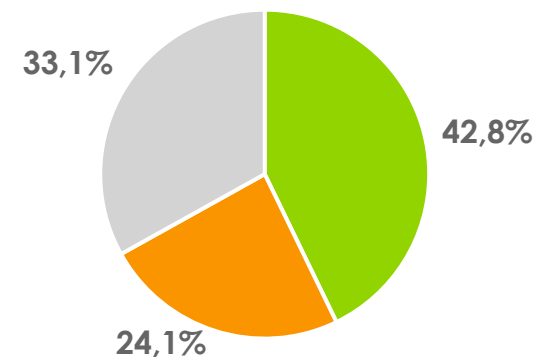
LES SERVICES DE MOBILITÉS SOLIDAIRES ET/OU PARTAGÉES

➤ **43 %** des répondants au questionnaire sont **intéressés par le déploiement de services de mobilités solidaires** sur le territoire

➤ Les services que ces usagers souhaitent avoir sur le territoire :

- Un bus des services administratifs
- Un réseau de lignes et d'arrêts de covoiturage du quotidien
- Une épicerie ambulante

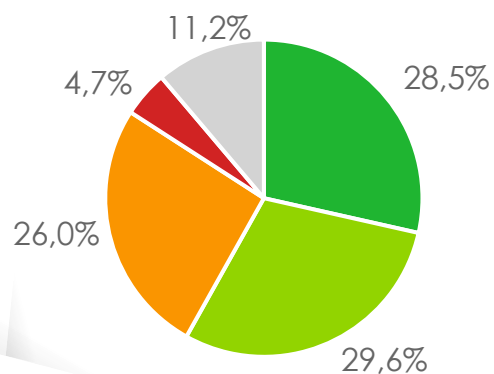
■ Oui ■ Non ■ Ne se prononce pas



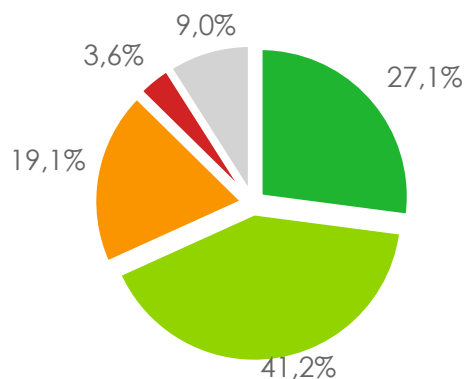
« Seriez-vous intéressé par le déploiement de services de mobilité solidaires sur le territoire ? »
(pourcentage de répondants, 100 % = 647 réponses)

Selon vous, quels services de proximité pourraient être mis en place sur le territoire ?

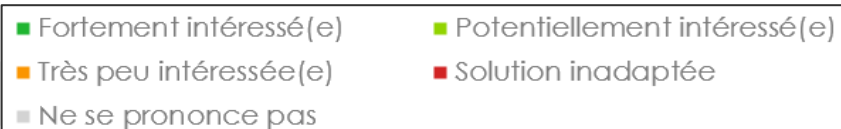
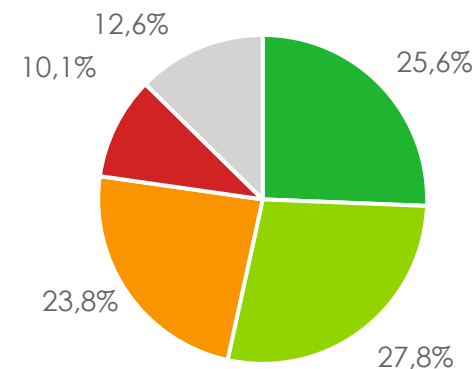
Un bus de services administratifs



Un réseau de lignes et d'arrêts de covoiturage du quotidien

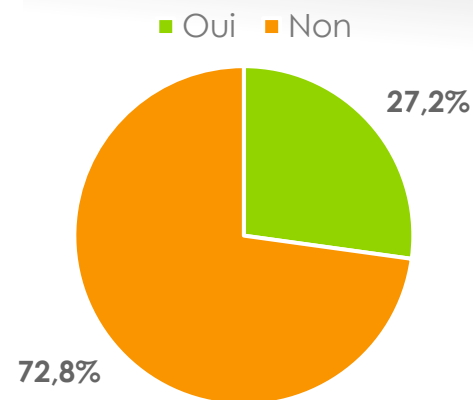


Une épicerie ambulante

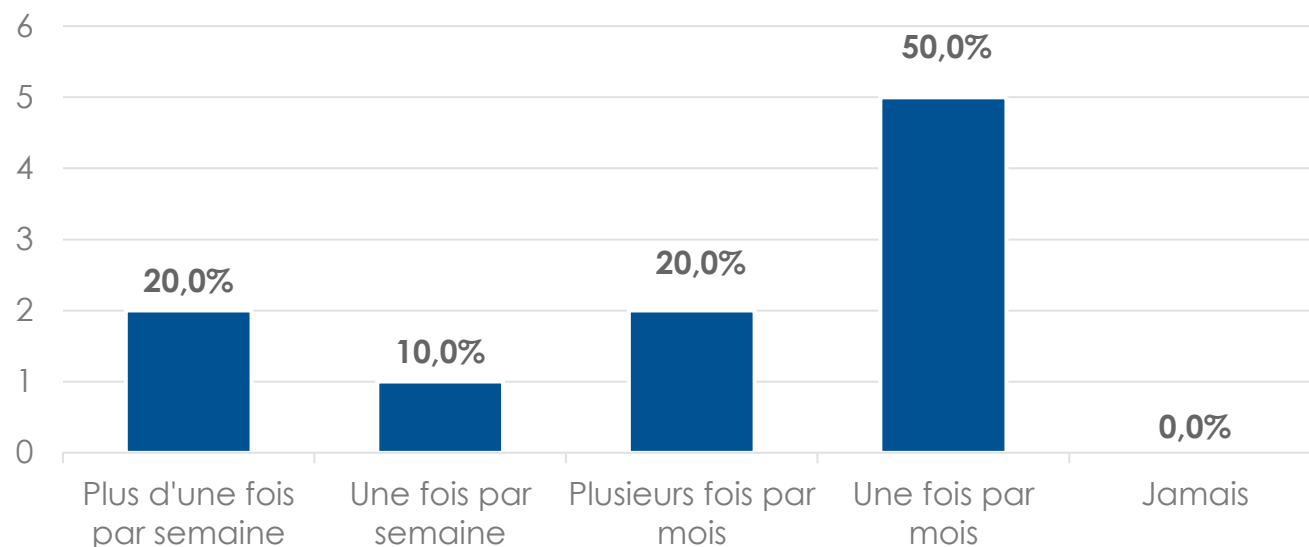


L'UTILISATION DU TRANSPORT À LA DEMANDE (TAD)

- Le **service de transport à la demande** proposé par la Communauté de communes est **peu connu** : seul **27 %** des répondants connaissent son existence
- Parmi les répondants faisant appel au service de transport à la demande :
 - La moitié ne l'utilise qu'une fois par mois
 - 20 % l'utilise plus d'une fois par semaine



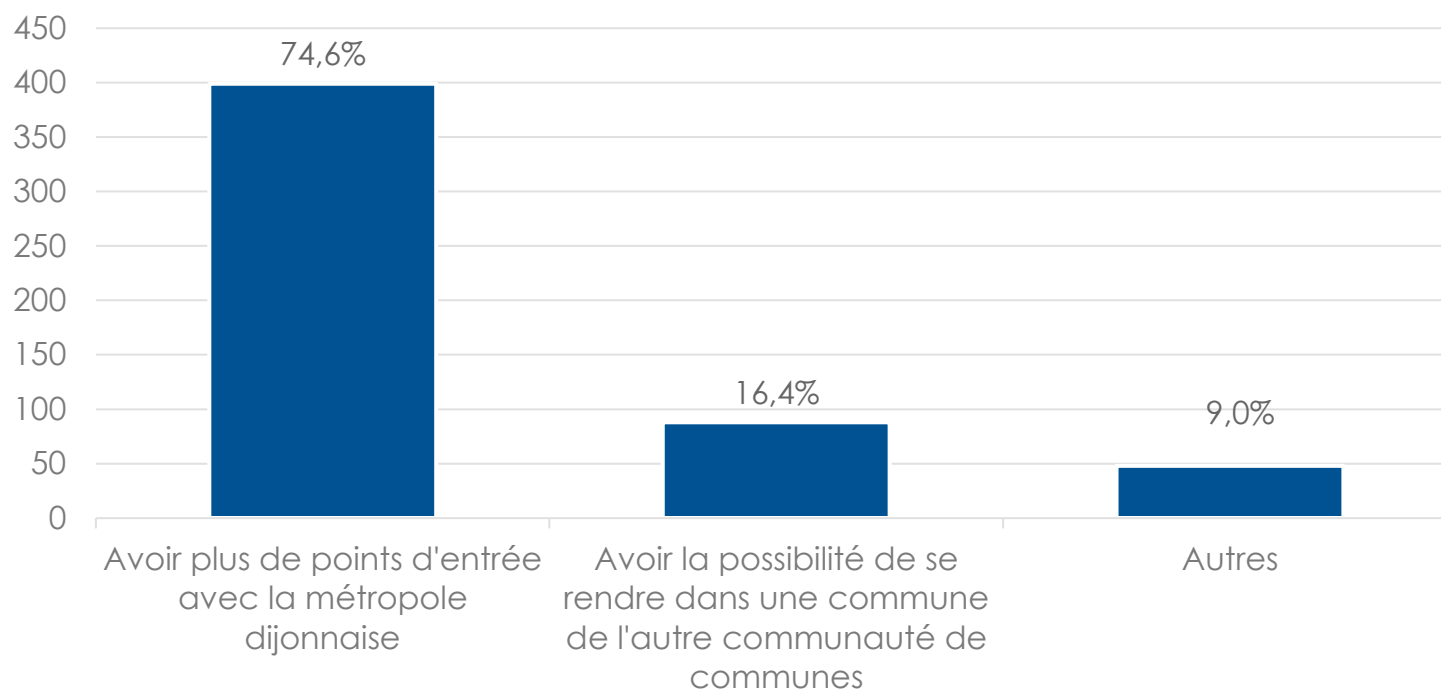
Répartition des réponses par connaissance du service
 (en pourcentage de répondants)
 100 % = 640 répondants



Répartition des réponses par fréquence d'utilisation
 (en pourcentage de répondants)
 100 % = 10 répondants

LES ÉVOLUTIONS SOUHAITÉES DU SERVICE DE TRANSPORT À LA DEMANDE (TAD)

- 74 % des répondants souhaitent avoir **plus de points d'entrée** avec la métropole dijonnaise
- Avoir la possibilité de se rendre dans une commune de l'autre communauté de communes pour 16 %



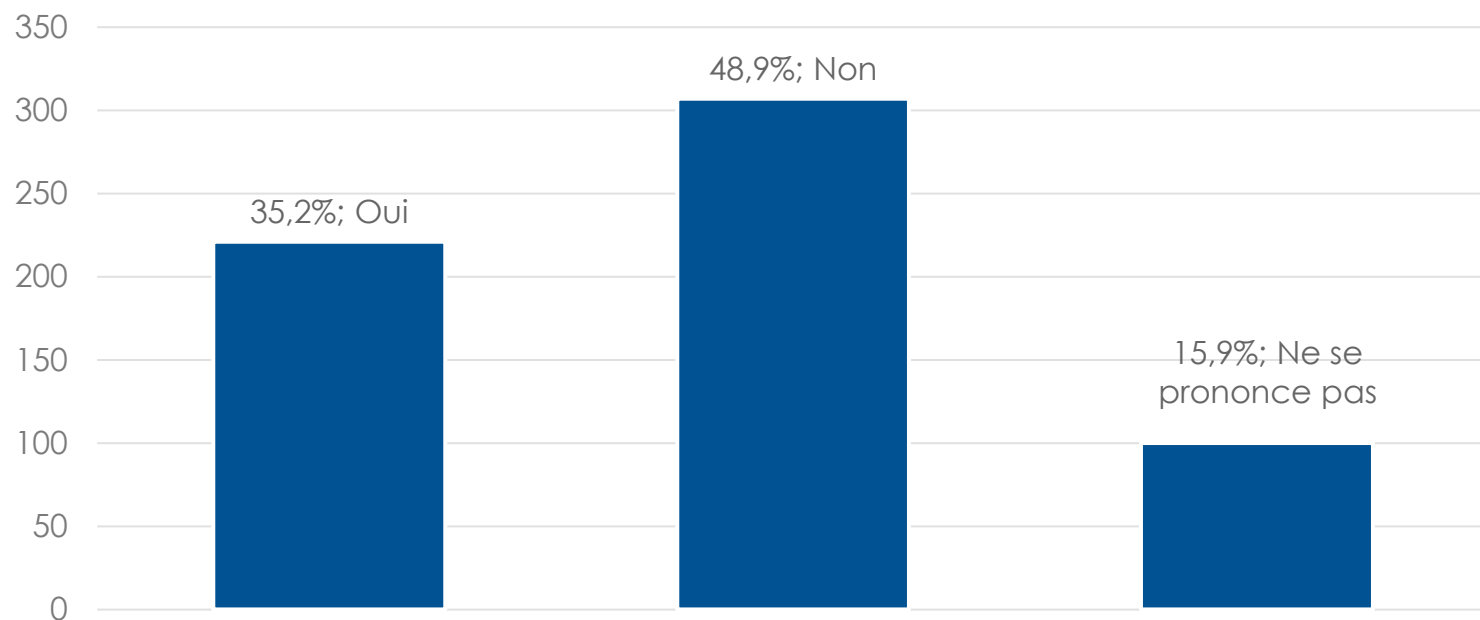
Répartition des réponses par fréquence d'utilisation

(en pourcentage de répondants)

100 % = 6 répondants

L'IMPLANTATION DE ZONES 30 KM/H SUR LE TERRITOIRE

- 49 % des répondants ne sont pas favorables à la mise en place de zones 30 km/h sur l'ensemble des centres bourgs du territoire
- Seuls 35 % des personnes interrogées consentiraient à l'implantation de ces zones



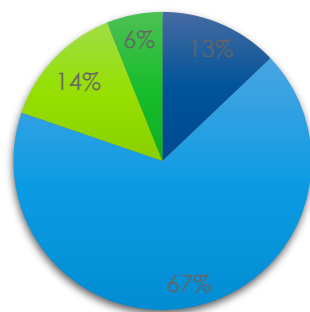
Répartition des réponses selon la volonté des habitants de voir l'implantation de zone 30km/h
(en pourcentage de répondants)
100 % = 628 répondants

LA QUALITÉ DES ESPACES PUBLICS

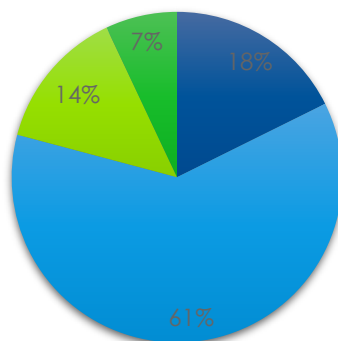
- Pour la majeure partie des répondants (79 %), les espaces publics sont de **bonne voire très bonne qualité**
- L'ensemble des éléments constituant l'espace public (mobilier urbain, éclairage public, végétation...) sont reconnus comme de bonne qualité par une grande majorité des répondants

Comment jugez-vous...

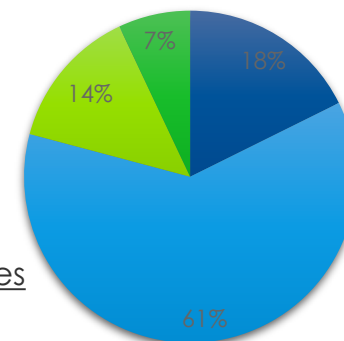
Qualité du mobilier urbain



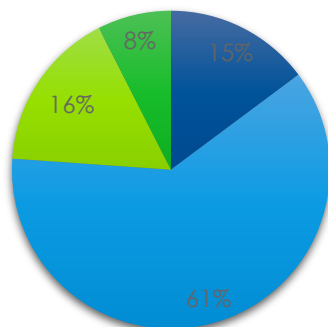
Qualité de l'éclairage public



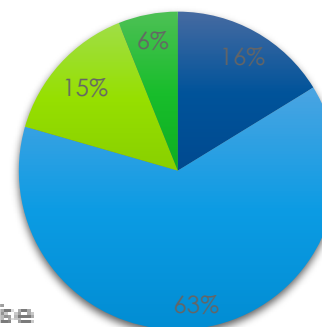
Largeur et qualité des trottoirs



Qualité de la végétation



Qualité des espaces publics



SYNTHÈSE DE L'ENQUÊTE EN LIGNE

Les usagers et la nature des déplacements

- ▶ Sur l'ensemble des habitants des 2 CC ayant répondu à l'enquête mobilité (903 répondants), presque 3/4 d'entre eux sont des **actifs**, quand le dernier 1/4 est composé de retraités.
- ▶ La majorité des déplacements les plus fréquents au quotidien est en direction de **Dijon Métropole**.
- ▶ **L'usage de la voiture est le mode de transport privilégié même pour des déplacements de proximité.** Pour autant la part des modes actifs n'est pas négligeable pour certains types de déplacement de proximité. Les collectivités devront capitaliser sur ces usagers pour poursuivre la dynamique des mobilités actives.
- ▶ Néanmoins, plus de la moitié des répondants qui se déplacent en voiture **réalisent occasionnellement leurs trajets quotidiens à pied, en vélo ou en transport en commun.**
- ▶ **Le sentiment d'insécurité (cohabitation difficile) et le manque d'aménagements** sont les principales difficultés rencontrées par les cyclistes.
- ▶ **L'inadéquation de l'offre de transport en commun avec les besoins** (fréquence, lignes, rapidité) est un frein majeur à l'usage de ces lignes régulières pour les déplacements du quotidien.



Les attentes

- ▶ Renforcer l'attractivité du réseau de transport en commun (lignes routières et ferroviaires) : augmenter et élargir les fréquences de passage et disposer d'une offre de service plus conséquente sur l'ensemble du territoire.
- ▶ Donner sa place au vélo : aménager et sécuriser des cheminements adaptés permettant de desservir les principaux pôles du territoire.



SOMMAIRE

- 1 Contexte et enjeux de l'étude
- 2 Présentation du territoire
- 3 La politique mobilité du territoire
- 4 Les services de mobilité existants
- 5 L'enquête auprès de la population
- 6 Les ateliers de concertation**
- 7 Synthèse du diagnostic territorial

UNE DÉMARCHE PARTICIPATIVE INITIÉE

- ▶ **5 ateliers de concertation** participatifs se sont déroulés lors de cette première phase
 - ▶ Pour la CCNeT :
 - ▶ Un atelier élus le samedi 25/11/2023
 - ▶ Un atelier « parcours » le samedi 02/12/2023 lors du NeTathlon
 - ▶ Un atelier citoyens le jeudi 08/02/2024
 - ▶ Pour la CCPD :
 - ▶ Un atelier citoyens le mercredi 06/03/2024
 - ▶ Un atelier citoyens le mercredi 27/03/2024
- ▶ L'objectif de ces rencontres était de **recueillir le ressenti des habitants et élus du territoire sur leurs conditions de déplacement**, à l'échelle des 2 CC et vers/depuis les territoires voisins, quel que que soit leur profil, leur mode de transport et leurs habitudes de déplacement.
- ▶ Plus de **110 personnes** aux profils variés (habitants actifs comme retraités, élus, membres associatifs, ...) ont répondu présentes et ont participé à la concertation à travers ces 5 ateliers.



LE DÉROULEMENT DES ATELIERS

- ▶ Les ateliers se sont déroulés autour de trois séquences : « **Chacun sa voix/voie** », « **Un pour tous, tous pour un** », puis « **Cartes sur table** ». Ces différentes animations visaient des objectifs différents : 1/ aborder la notion de mobilité, 2/ replacer son point de vue individuel à l'échelle d'un groupe d'individus aux besoins et problématiques différentes et enfin 3/ identifier collectivement les points durs rencontrés en matière de déplacement et envisager des pistes d'amélioration.



Le format de l'atelier « parcours », organisé lors d'une épreuve du NeTathlon, était très différent, puisque les spectateurs/participants aux épreuves étaient interrogés en bilatéral.



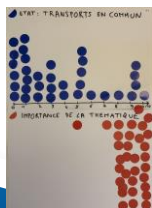
- ▶ Au-delà de ces différentes approches, les trois ateliers avaient pour **objectif commun de faire participer, donner la parole et impliquer directement les habitants et élus dans la construction du diagnostic** du PMS.
- ▶ Dans le cadre de la séquence « Cartes sur table », les participants étaient répartis sur différentes tables thématiques afin d'identifier, de localiser et de partager les fonctionnements et dysfonctionnements en matière de :
 - ▶ Déplacements cyclables
 - ▶ Transports en commun
 - ▶ Mobilités partagées
 - ▶ Voirie et circulation
- ▶ En fin de réunion, la **restitution** synthétique et partagée **des travaux de chaque groupe** est un des éléments clés et structurants de l'atelier.

LA MÉTHODOLOGIE DE LA SÉQUENCE N°2

- ▶ 2 questionnements par thématique étaient traités :
 - ▶ Comment jugez-vous l'état du service (de 0 = déplorable à 10 = parfait, gommettes bleues)
 - ▶ Quelle importance donnez-vous à cette thématique (de 0 = faible à 10 = élevée, gommettes rouges)
- ▶ Clé de lecture :
 - ▶ Pour l'état du service, avec une moyenne pondérée de 2,2 (sur 10), les participants considèrent que les aménagements cyclables sont très loin d'être suffisamment développés sur le territoire. L'écart-type de cette note est de 1,7 (sur 10) ce qui indique que les notes sont plutôt concentrées autour de la valeur moyenne
 - ▶ Pour l'importance de la thématique, à l'inverse, les participants considèrent le développement de la pratique cyclable comme primordiale sur le territoire, avec une note moyenne pondérée de 8,7, là aussi avec très peu de dispersion (écart-type de 1,3).



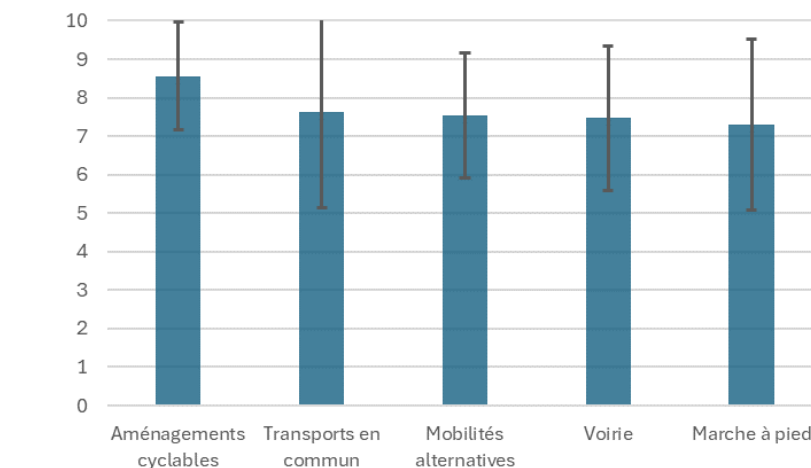
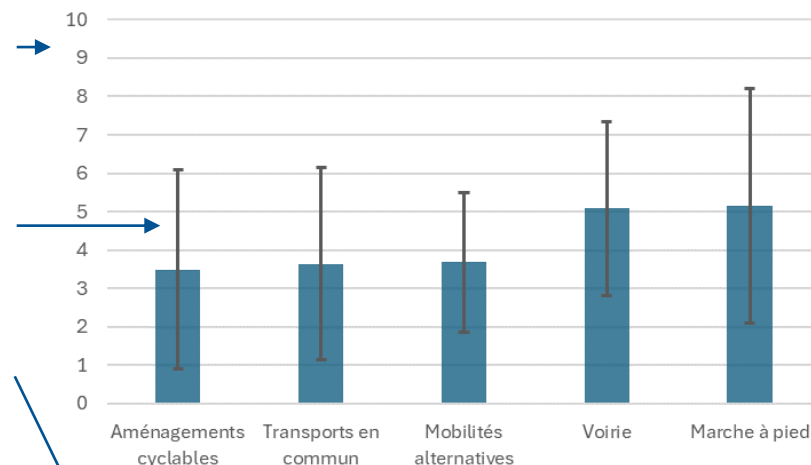
Exemple d'un rendu de la séquence n°2



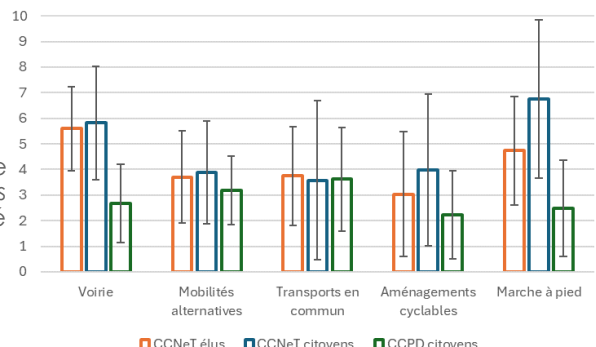
La configuration des distributions est variable d'une thématique à l'autre et d'un atelier à l'autre. Par exemple, dans le cas ci-contre (transports en commun), la moyenne de l'état des services est de 3,6 avec un écart-type de 3,1.

LES PARTICIPANTS IDENTIFIENT LES MODES ACTIFS, LES TRANSPORTS COLLECTIFS ET LE COVOITURAGE COMME CHANTIERS PRIORITAIRES POUR LES DEUX TERRITOIRES

- ▶ Concernant l'état des services, le **vélo**, les **transports collectifs** et le **covoiturage** sont tous considérés comme les **enfants pauvres des deux territoires**.
- ▶ La longueur des barres d'écart-type indique un étalement important des ressentis des participants, car leur réponse reflète une situation personnelle (sauf pour le covoiturage où les avis sont plus convergents).
- ▶ On retrouve assez logiquement le développement de ces trois modalités comme prioritaire sur les deux territoires même si globalement **toutes les thématiques sont importantes** aux yeux des participants.
- ▶ Comme cette séquence aborde un ressenti dépendant de situations personnelles, on aurait pu s'attendre à des résultats différenciés entre élus et citoyens ainsi qu'entre les habitants de chaque CC. Les données récoltées montrent effectivement des différences mais l'étalement des réponses (les barres verticales d'erreur) et la différence dans le nombre de répondants pour chaque atelier sont telles que l'analyse de ces différences est délicate.



Notation par typologie de répondant de l'état des services de mobilité



PLUSIEURS AXES D'AMÉLIORATION IDENTIFIÉS PAR LES PARTICIPANTS

Thématique	Point dur	Constat	Solution(s) proposée(s)	Complexité
Transports collectifs	Fréquence cars	Les cars des lignes régulières ne sont pas toujours adaptés à la volumétrie (surchargés)	Revoir le dimensionnement et la fréquence des lignes TRANSCO (délestage des collégiens/lycéens des lignes régulières)	Difficile
		Pas d'offre pour les activités extrascolaires	Proposer des offres de rabattement pour faciliter l'intermodalité des transports (navettes, parking vélo)	Moyenne
	Fréquence trains	Trains bondés	Revoir la taille des rames et s'assurer de places pour les vélos	Difficile
		Fréquence des trains insuffisante, notamment non adaptée aux pros	Augmenter la fréquence des trains Revoir certaines fiches horaires (plus tôt et plus tard, correspondance avec les trains pour Paris)	Difficile
	Périmètre trains	Maillage insuffisant du territoire	Revoir les axes fermés	Difficile
	Gares trains	Haltes ferroviaires insuffisantes	Zonage à imaginer (en lien avec les fonds européens) Mettre en place des navettes entre les communes et les gares/arrêts et vers les pôles d'activité	Difficile
		Les gares ne sont pas multimodales	S'assurer des besoins et aménager (prises VAE, stationnement sécurisé)	Moyenne
	Communication TAD	Mauvaise connaissance du service	Assurer une meilleure communication autour du service	Simple
		Réservation compliquée pour les personnes âgées (lignes saturées, difficultés avec internet)	Assurer une meilleure facilité de réservation	Simple
	Fréquence TAD	Horaires trop limités	Revoir les horaires du service (plus tôt et plus tard), à mettre en lien avec le TAD Mobiplaine	Moyenne
Rabattement uniquement sur Dijon		Étendre le territoire (vers Auxonne pour desservir ehpad, esat, ...)	Moyenne	
Organisation territoriale	Rééquilibrage des flux par rapport à l'agglomération	Tendance des flux et des activités qui tirent vers l'agglomération	Accepter des surinvestissements pour que les habitudes changent (et relocalisation)	Difficile
	Communication	Les acteurs économiques du territoire ne travaillent pas assez sur la mobilité	Sensibiliser les ZA et les entreprises à des PDM (pour mutualiser les flux, créer des navettes, ...)	Simple

PLUSIEURS AXES D'AMÉLIORATION IDENTIFIÉS PAR LES PARTICIPANTS

Thématique	Point dur	Constat	Solution(s) proposée(s)	Complexité
Modes actifs	Aménagements cyclables	Donner envie et les moyens pour favoriser la pratique quotidienne, en allant au plus vite, sans trop de détours par rapport à la voiture	Créer des aménagements cyclables séparés	Moyenne
		Le sentiment de sécurité est un des principaux freins à l'usage du vélo, besoin d'aménagements cyclables séparés	Des aménagements séparant les modes de circulation sont demandés. La reprise des plans de circulation doit être envisagée afin de créer des axes sans voiture à moindre frais lorsqu'un itinéraire parallèle existe	Moyenne
		Les aménagements existants sont isolés (voie verte et voie bleue)	Maillage continu du territoire (à travers un SDV)	Moyenne
		Manque d'entretien des voies cyclables		Simple
	Aménagements piétons	Manque de trottoirs, voitures garées dessus	Revoir le stationnement	Simple
Voirie	Aménagement	Manque d'homogénéité sur les conditions de circulation entre les communes (zone 30, priorité à droite)	Généraliser sur toutes les communes et entre les 2 CC	Difficile
Covoiturage	Aménagement	Manque de parking relais (notamment vers Valmy)	Aménager des aires de covoiturage en lien avec l'intermodalité	Difficile
		Les sites de covoiturage ne sont pas tous multimodaux	Faire passer les lignes de TC par les sites de covoiturage	Difficile
	Fréquence	Garantie d'un trajet retour (en fonction des horaires)	La commune garantit le retour si pas de covoiturage possible	Difficile
	Communication	Mauvaise connaissance des app de covoiturage	Assurer une meilleure communication autour du service	Simple

SOMMAIRE

- 1 Contexte et enjeux de l'étude
- 2 Présentation du territoire
- 3 La politique mobilité du territoire
- 4 Les services de mobilité existants
- 5 L'enquête auprès de la population
- 6 Les ateliers de concertation
- 7 Synthèse du diagnostic territorial**

BILAN DU DIAGNOSTIC DU PLAN DE MOBILITÉ SIMPLIFIÉ

FORCES ET FAIBLESSES DU TERRITOIRE

<p>Forces / Atouts</p> <ul style="list-style-type: none"> • Une politique locale de mobilité déjà engagée pour sortir du tout-voiture (SRADDET, PCAET, ...) • Engagement fort des 2 CC à travers la signature d'une charte de coopération en 2022 et le lancement de ce PMS • Des services TC maillant déjà une partie des territoires 	<p>Opportunités / Potentiel</p> <ul style="list-style-type: none"> • Des externalités liées à l'automobile (congestion, changement climatique, pollution, ...) qui s'accroissent et font changer les mentalités • Une volonté de renforcer les bassins de vie sur le territoire, générant des déplacements locaux • Des alternatives à l'autosolisme à faire découvrir à la population (covoiturage, TAD, ...)
<p>Faiblesses</p> <ul style="list-style-type: none"> • La norme sociale est de se déplacer en voiture et de stationner au plus près • Des services TC méconnus ou non suffisamment adaptés • Des réseaux et services pour les modes actifs discontinus et de qualités variables 	<p>Menaces / Contraintes</p> <ul style="list-style-type: none"> • En moyenne, la voiture permet une liberté de mouvement et des temps de déplacement optimaux • Une communication à reprendre pour toucher tous les publics • Le rayonnement de Dijon Métropole qui attire et génère des flux de déplacements



Orientations stratégiques

Juin 2024



SOMMAIRE

- 1 Orientations stratégiques thématiques
- 2 Développer l'usage du vélo
- 3 Le partage de la voiture
- 4 Actions globales et démobilité
- 5 Les transports collectifs
- 6 Prospective

Les axes d'amélioration identifiés

Thématique	Point dur	Constat	Solution(s) proposée(s)	Complexité
Modes actifs	Aménagements cyclables	Donner envie et les moyens pour favoriser la pratique quotidienne, en allant au plus vite, sans trop de détours par rapport à la voiture	Créer des aménagements cyclables séparés	Moyenne
		Le sentiment de sécurité est un des principaux freins à l'usage du vélo, besoin d'aménagements cyclables séparés	Des aménagements séparant les modes de circulation sont demandés. La reprise des plans de circulation doit être envisagée afin de créer des axes sans voiture à moindre frais lorsqu'un itinéraire parallèle existe	Moyenne
		Les aménagements existants sont isolés (voie verte et voie bleue)	Maillage continu du territoire (à travers un SDV)	Moyenne
		Manque d'entretien des voies cyclables	Budgéter l'entretien	Simple
	Aménagements piétons	L'accessibilité piétonne des zones d'activités hors centre-bourgs est limitée	L'aménagement de voies vertes faciliterait l'accessibilité piétonne	Moyenne
		Manque de trottoirs, voitures garées dessus	Revoir le stationnement	Moyenne
	Stationnement	Les équipements de stationnement vélo doivent s'adapter à l'évolution de la pratique (en nombre et en qualité)	Une multiplication des arceaux vélo est nécessaire	Simple
	Communication	Le vélo doit devenir désirable pour être considéré comme un réel moyen de déplacement au quotidien. Le vélo doit donner envie	Générer une dynamique positive autour du vélo : mettre en place des challenge vélos, petits dejeuners thématiques, ciné-débats, inciter à la pratique via la création de bons d'achats dans les magasins locaux	Simple
		Le sentiment de sécurité est le principal frein à l'usage du vélo	Une communication sur le partage de la voirie est nécessaire : les automobilistes ont un rôle à jouer pour permettre un report modal de la population vers le vélo	Simple
			La tenue de réunions publiques de présentation de l'évolution de la mise en œuvre du schéma directeur cyclable permettrait de rassurer la population et de favoriser le report modal à l'échelle des 2 CC	Simple

Thématique	Point dur	Constat	Solution(s) proposée(s)	Complexité
Voirie	Aménagement	Manque d'homogénéité sur les conditions de circulation entre les communes (zone 30, priorité à droite)	Généraliser sur toutes les communes et entre les 2 CC	Difficile
Covoiturage	Aménagement	Manque de parking relais (notamment vers Valmy)	Aménager des aires de covoiturage en lien avec l'intermodalité	Difficile
		Les sites de covoiturage ne sont pas tous multimodaux	Faire passer les lignes de TC par les sites de covoiturage	Difficile
	Communication	Mauvaise connaissance des app de covoiturage	Assurer une meilleure communication autour du service	Simple
		Le covoiturage courte distance est principalement réalisé entre collègues ou amis	Communiquer pour encourager le covoiturage de proximité	Simple
Autopartage	Offre de service	Offre non développée sur le territoire (Citiz sur la Métro)	Développer une offre de véhicules en autopartage sur le territoire (au départ à travers des expérimentations publiques ou privées pour lancer la dynamique)	Simple
Démobilité	Rééquilibrage des flux par rapport à l'agglomération	Tendance des flux et des activités qui tirent vers l'agglomération	Accepter des investissements pour que les habitudes changent (et relocalisation)	Difficile
	Communication	Les acteurs économiques du territoire ne travaillent pas assez sur la mobilité	Sensibiliser les ZA, les entreprises et les clubs d'entreprise à des PDMle (pour mutualiser les flux, créer des navettes, ...)	Simple

Thématique	Point dur	Constat	Solution(s) proposée(s)	Complexité
Transports collectifs	Fréquence cars	Les cars des lignes régulières ne sont pas toujours adaptés à la volumétrie (surchargés)	Revoir le dimensionnement et la fréquence des lignes scolaires (délestage des collégiens/lycéens des lignes régulières)	Difficile
		Pas d'offre pour les activités extrascolaires	Proposer des offres de rabattement pour faciliter l'intermodalité des transports (navettes, parking vélo)	Moyenne
	Fréquence trains	Trains bondés	Revoir la taille des rames et s'assurer de places pour les vélos	Difficile
		Fréquence des trains insuffisante, notamment non adaptée aux pros	Augmenter la fréquence des trains Revoir certaines fiches horaires (plus tôt et plus tard, correspondance avec les trains pour Paris)	Difficile
	Périmètre trains	Maillage insuffisant du territoire	Revoir les axes fermés	Difficile
	Gares trains	Haltes ferroviaires insuffisantes	Zonage à imaginer (en lien avec les fonds européens)	Difficile
			Mettre en place des navettes entre les communes et les gares/arrêts et vers les pôles d'activité	Difficile
		Les gares ne sont pas multimodales	S'assurer des besoins et aménager (prises VAE, stationnement sécurisé)	Moyenne
	Communication TAD	Mauvaise connaissance du service	Assurer une meilleure communication autour du service	Simple
		Réservation compliquée pour les personnes âgées (lignes saturées, difficultés avec internet)	Assurer une meilleure facilité de réservation	Simple
Périmètre TAD	Rabattement uniquement sur Dijon	Etendre le territoire (vers Auxonne pour desservir ehpad, esat, ...)	Moyenne	

❖ **Axe n°1 / Développer l'usage du vélo**

→ Aménager le territoire

- ❖ Créer des **aménagements cyclables continus et sécurisés** (à travers la finalisation d'un SDV)

- ❖ Déployer le **stationnement vélo**

→ Développer un écosystème vélo complet

- ❖ Développer les **services vélo** (apprentissage à l'école, réparation, ...)

- ❖ Communiquer et générer une **dynamique positive** autour du vélo

→ Sécuriser les déplacements

- ❖ Mettre en place du double sens cyclable (**DSC**)

❖ **Axe n°2 / Le partage de la voiture**

→ Renforcer la pratique du covoiturage

- ❖ Faciliter l'accès au **covoiturage**

- ❖ Créer des **aires de covoiturage** locales

→ Développer l'autopartage

- ❖ Mettre en place un service d'**autopartage**

❖ **Axe n°3 / Actions globales & démobilité**

→ Agir sur la demande

- ❖ Actions connexes pour conserver et faire revenir l'activité sur les deux territoires
- ❖ Homogénéisation des **conditions de circulation dans les communes** (zones 30, ...)
- ❖ Déploiement de **plans de mobilités** employeurs et interentreprises

❖ **Axe n°4 / Les transports collectifs**

→ Adapter l'offre de transport en commun

- ❖ Augmenter la **fréquence de service** des cars et trains et revoir le dimensionnement des véhicules
- ❖ Revoir le zonage des **haltes ferroviaires**
- ❖ Mettre en place des **navettes de rabattement**

→ TAD

- ❖ Stratégie de **communication** autour du service
- ❖ Etendre le **périmètre** de déploiement du service

SOMMAIRE

- 1 Orientations stratégiques thématiques
- 2 Développer l'usage du vélo
- 3 Le partage de la voiture
- 4 Actions globales et démobilité
- 5 Les transports collectifs
- 6 Prospective

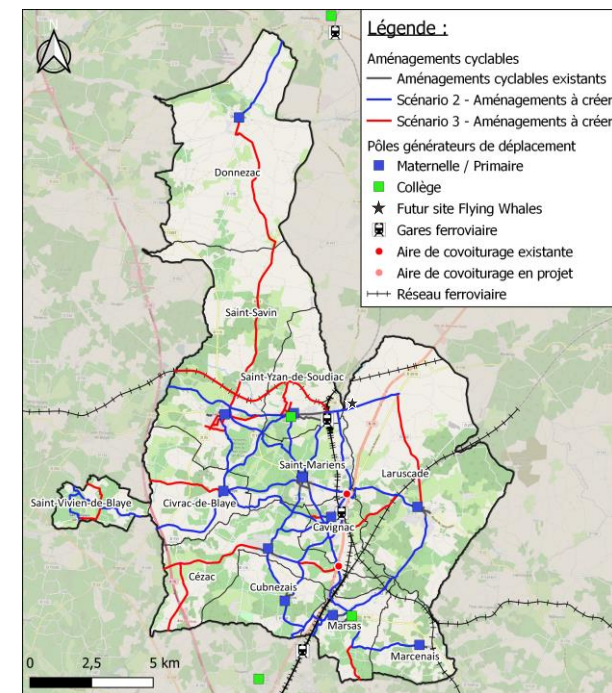
Aménager le territoire



CRÉER DES AMÉNAGEMENTS CYCLABLES CONTINUS ET SÉCURISÉS

Complexité du projet : **Moyenne**

- ▶ Donner envie et les moyens pour favoriser la pratique quotidienne, en allant au plus vite, sans trop de détours par rapport à la voiture, avec aménagements sécurisés séparant les modes de circulation
- **Travail mené en parallèle de réalisation d'un schéma directeur cyclable**, avec plan pluriannuel d'investissement associé



Exemple de cartographie des aménagements cyclables

UN OBJECTIF : SÉCURISER VOS VÉLOS !



- ▶ Possibilité d'attacher uniquement la roue
- ▶ Roue tordue !

- ▶ Possibilité de sécuriser le cadre et la roue !
- ▶ S'adapter à l'évolution du marché : un niveau de sécurité supérieur nécessaire pour les VAE

LE MOBILIER À PRIVILÉGIER DÉPEND DE LA DURÉE DE STATIONNEMENT

Type de stationnement	Courte et moyenne durée	Longue durée de jour	Longue durée de nuit
Durée de stationnement	Quelques heures max.	Du matin au soir	Du soir au matin ou plusieurs jours
Lieux de stationnement	Centres-villes, commerces, services communaux	Lieux d'étude/travail, espaces touristiques, arrêts de transports en commun	Gares ferroviaires, embarcadères, grandes enseignes de supermarchés
Type de mobilier	Arceaux	Abris ou consignes vélos	Consignes ou parcs sécurisés
Coût du mobilier	~ 150 €	Abris : 600 à 1500 € Consigne : 1000 à 1500 € HT/place vélo	Parc : ~ 1 200 € HT/place vélo
Distance au lieu de destination	10 m max	30 m max	50 m max
Contrôle d'accès	Non nécessaire	Préférable	Préférable
Surveillance	Non nécessaire	Non nécessaire	Possible
Tarification	Non	Possible	Préférable



Arceaux vélo



Abri vélo (+arceaux)



Consigne vélo



Parc sécurisé

MULTIPLIER LES ESPACES DE STATIONNEMENT À PROXIMITÉ DES PÔLES DE DÉPLACEMENT AFIN D'INTÉGRER LE VÉLO AUX ESPACES PUBLICS ET EMPÊCHER LES VOLS

Complexité du projet : locale

- ▶ Les espaces de stationnement vélo doivent être implantés à **proximité des pôles générateurs de déplacement** : services communaux, lieux d'études et de travail, arrêts de transports en commun, centres culturels, sportifs, touristiques ou de loisir
- ▶ L'implantation des arceaux vélos peut être réalisée **progressivement** en commençant par les services communaux les plus fréquentés.
- ▶ Les arceaux vélo devront **remplacer les « pincés-roues »**, qui ne permettent pas de sécuriser le cadre, sont moins pratiques et peuvent endommager les roues.
- ▶ Un **achat groupé** des futurs équipements de stationnement permettrait une **homogénéisation** de la sécurisation des espaces de stationnement tout en leur assurant une **visibilité accrue**.
- ▶ Exemples de ratios stationnement vélo/voiture inscrits au PLU d'Île-de-France :
 - ▶ 1/30 à Paris,
 - ▶ 1/40 dans le cœur de métropole du Grand Paris,
 - ▶ 1/50 dans l'agglomération centrale.
- ▶ Coût : **200 € / arceau+pose**

(environ 130 k€ pour en moyenne 30 arceaux par commune pour permettre à 3 % de la population de se déplacer à vélo)



Exemple de stationnement visible et localisé à proximité immédiate

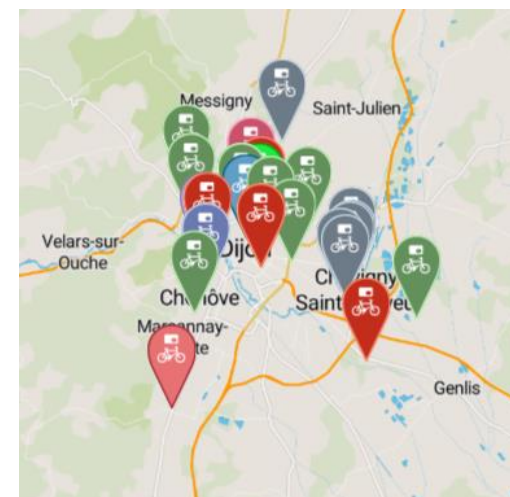


Développer un écosystème vélo



Mettre en place le Savoir Rouler A Vélo à l'école

- **Principe** : enseigner aux enfants de CM1-CM2 la mobilité à vélo afin qu'ils soient en capacité de se rendre au collège à vélo. Le Savoir Rouler est un programme du ministère des sports qui prévoit 10 h de formation dont 2 h de sortie en milieu ouvert, en conditions réelles.
- **Indicateurs** :
 - Nombre d'enfants ayant validé le cursus SRAV
 - Nombre d'enfants qui se rendent à vélo au collège (enquête à prévoir)
- **Potentiel** : 19 écoles élémentaires, une petite quarantaine de classes par an, soit environ 800 enfants formés par an. Il est nécessaire de contacter les écoles suffisamment à l'avance pour permettre l'insertion du programme dans le temps scolaire et organiser les modalités pratiques.
- **Impact** : hypothèse de 1 élève sur 5 qui ira au collège à vélo (ou impacts positifs plus larges sur la famille). L'impact immédiat est relativement modeste mais le bénéfice peut être cumulatif chaque année et s'inscrit dans le long terme (sur l'augmentation de la part modale vélo). Par ailleurs l'effet communication est très positif, apprécié de la communauté scolaire, des enfants et de leurs parents.
- **Coût** : environ 40 k€ par an (**soit 50 € par enfant formé**)



Carte des intervenants sur et autour du territoire

Mettre en place le Savoir Rouler A Vélo à l'école



Complexité du projet : Moyenne

- **Organisation** : plusieurs modèles existent :

- Le plus simple pour la CC est de passer un **marché de prestations pour une solution complète** clé-en-main, dans laquelle le prestataire propose des **vélos** (pour les enfants qui n'en ont pas), assure leur transport dans les écoles et effectue les sessions de **formation** + le **reporting** et la relation avec les écoles (décalage de sessions...). Dans ce format, la CC doit néanmoins fournir un travail préliminaire important de préprogrammation en lien avec les écoles.
- Les intervenants peuvent proposer différentes alternatives : de très légère, avec simplement une formation des enseignants sur ½ journée, à plus engagée avec un animateur lors des formations SRAV. Dans tous les cas, les vélos et leur logistique de mise à disposition des écoles seraient à fournir par la CC, en plus du travail de coordination avec les écoles.

- **Points de vigilance** :

- Travail important pour la CC en amont de la rentrée scolaire pour recruter les enseignants motivés et s'assurer d'un planning qui fonctionne avec eux ; coordination avec les communes.
- Problème de la fourniture/logistique des vélos d'enfants (y compris stockage éventuel dans les écoles) si cela n'est pas inclus dans la prestation.
- Nécessité d'identifier les lieux de pratique : cours d'école si suffisamment grande, gymnase, espace de plein air mais seulement pendant les beaux jours...
- Attention aux formations trop orientées « sport » ou « sécurité routière » → enjeu mobilité

- **Leviers favorables** :

- Politique très appréciée de l'ensemble de la communauté éducative
 - Possibilité d'intervenir dans toutes les écoles de la CC (service pour tout le territoire)
- Financements par l'Etat pour aider à la mise en place du SRAV (programme Génération vélo)

Développer les services de réparation de vélo

Complexité du projet : facile

- **Principe** : donner à la population les clés pour entretenir leur vélo. Un coût élevé des réparations et/ou l'absence de réparateurs à proximité sont souvent synonymes d'arrêt de la pratique du vélo (une part de la population ne sait pas entretenir son vélo).
- **Mesures à mettre en place** :
 - ✓ La mise en place d'ateliers pédagogiques pour apprendre les bases de l'entretien et de la réparation de son vélo,
 - ✓ Itinérants, ces ateliers pourraient se tenir dans différents lieux du territoire et ainsi aller au plus près des besoins (faciliter le fait d'amener son vélo en mauvais état par exemple). Ils pourraient être complétés d'un lieu fixe type,
 - ✓ Ces ateliers pourraient être réalisés en partenariat avec les acteurs de l'économie sociale et solidaire, les associations de l'économie circulaire et du vélo actives sur ou autour du territoire,
 - ✓ Dispositif d'aide à l'acquisition de matériels dédiés par les associations.
- **Coût** : enveloppe annuelle de quelques k€ par an



UN ACCOMPAGNEMENT AFFINÉ DE LA POPULATION PERMETTRAIT D'ASSURER UN REPORT MODAL VERS LE VÉLO

Complexité du projet : facile

- ▶ Le vélo doit devenir désirable pour être considéré comme un réel moyen de déplacement au quotidien : le vélo doit donner envie !
 - Générer une dynamique positive autour du vélo :
 - ▶ Mettre en place des challenge vélos, des petits-déjeuners thématiques, des ciné-débats,
 - ▶ Inciter à la pratique via la création de bons d'achats dans les magasins locaux
 - Aider la population à s'équiper
 - ▶ Afin de toucher un nouveau public, mettre en place une aide à l'acquisition d'un VAE (dont vélo cargo) ou d'un vélo musculaire moins onéreux et présentant un risque de vol moindre.
 - ▶ Coût à l'achat :
 - ▶ Vélo musculaire : 500-1000 €
 - ▶ VAE : 1000-2000 €
 - ▶ Vélo cargo : 3000-5000 €
 - ▶ Mettre en place une communication autour de la création de ce service.



Aide à l'achat de vélo électrique

SUIVI DU SCHÉMA DIRECTEUR ET ÉVALUATION DE SON IMPACT SUR LA PRATIQUE QUOTIDIENNE DU VÉLO

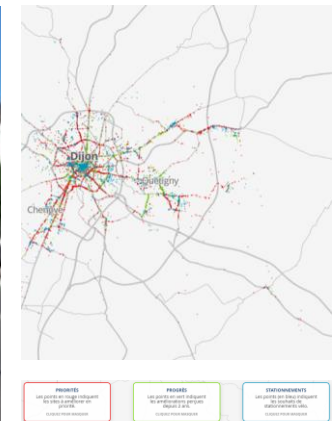
- ▶ **Complexité du projet** : facile
- ▶ Une **campagne de concertation publique** pourra être planifiée suite à l'aménagement des premiers itinéraires afin de communiquer sur l'avancement de la mise en œuvre du schéma directeur, présenter les prochaines et recueillir le ressenti de la population.
- ▶ Des **comptages routiers annuels** (piéton/vélo/voiture) permettront d'évaluer l'évolution de la fréquentation des routes / aménagements modes actifs
 - ▶ Coût pour l'achat d'un compteur (tube pneumatique spécifique vélo) : entre 1 500 € et 3 000 € HT
 - ▶ Coût pour la réalisation de 10 points de comptage sur une semaine : 4 000 € HT
- ▶ Les données de fréquentation ainsi que les retours de la population permettront d'évaluer la nécessité de modifier à la hausse (ou à la baisse) **l'ambition du schéma directeur**.



Des ateliers de concertation à court et moyen termes



Comptages routiers (Tubes pneumatiques ou caméra)



Baromètre des villes cyclables – FUB 2021

Sécuriser les déplacements



LE DOUBLE SENS CYCLABLE PERMET DE MATÉRIALISER LA PLACE DU VÉLO SUR LA CHAUSSÉE ET DE COMMUNIQUER SUR LE PARTAGE DE LA VOIRIE



Double sens cyclable correctement matérialisé (panonceau + pictogramme)



Double sens cyclable non matérialisé au sol pouvant inviter les cyclistes à circuler sur le trottoir



Une rue en zone 30 qui devrait avoir un DSC

Complexité du projet : **faible**

- ▶ Toutes les voiries dont la vitesse maximale autorisée ≤ 30 km/h sont à double sens pour les vélos, sauf si la collectivité l'interdit (R110-2 Code de la Route).
- ▶ Coûts :
 - ▶ Panonneaux normés : ~ 20 € l'unité
 - ▶ Pictogramme vélo : ~18 € en peinture antidérapante réfléchissante



SOMMAIRE

- 1 Orientations stratégiques thématiques
- 2 Développer l'usage du vélo
- 3 **Le partage de la voiture**
- 4 Actions globales et démobilité
- 5 Les transports collectifs
- 6 Prospective

Renforcer la pratique
du covoiturage



CONSTRUCTION D'UN SERVICE PUBLIC DE COVOITURAGE

Complexité du projet : **moyenne**

- ▶ **Principe** : Le covoiturage est un service **complémentaire** aux lignes de transports collectifs permettant une alternative au tout-voiture. Il est donc pertinent que son coût soit similaire à celui d'un transport collectif pour de courts déplacements du quotidien.
- ▶ **Potentiel** : La répartition modale démontre un usage quasi systématique de la voiture.
- ▶ **Impact** : L'objectif n'est donc pas de proposer une gratuité des transports mais d'**associer le covoiturage aux transports collectifs** afin de présenter une offre de mobilité complète alternative à la voiture, à l'image du forfait mobilité durable.
- ▶ **Coût** : Charge à estimer à l'aune des usagers.

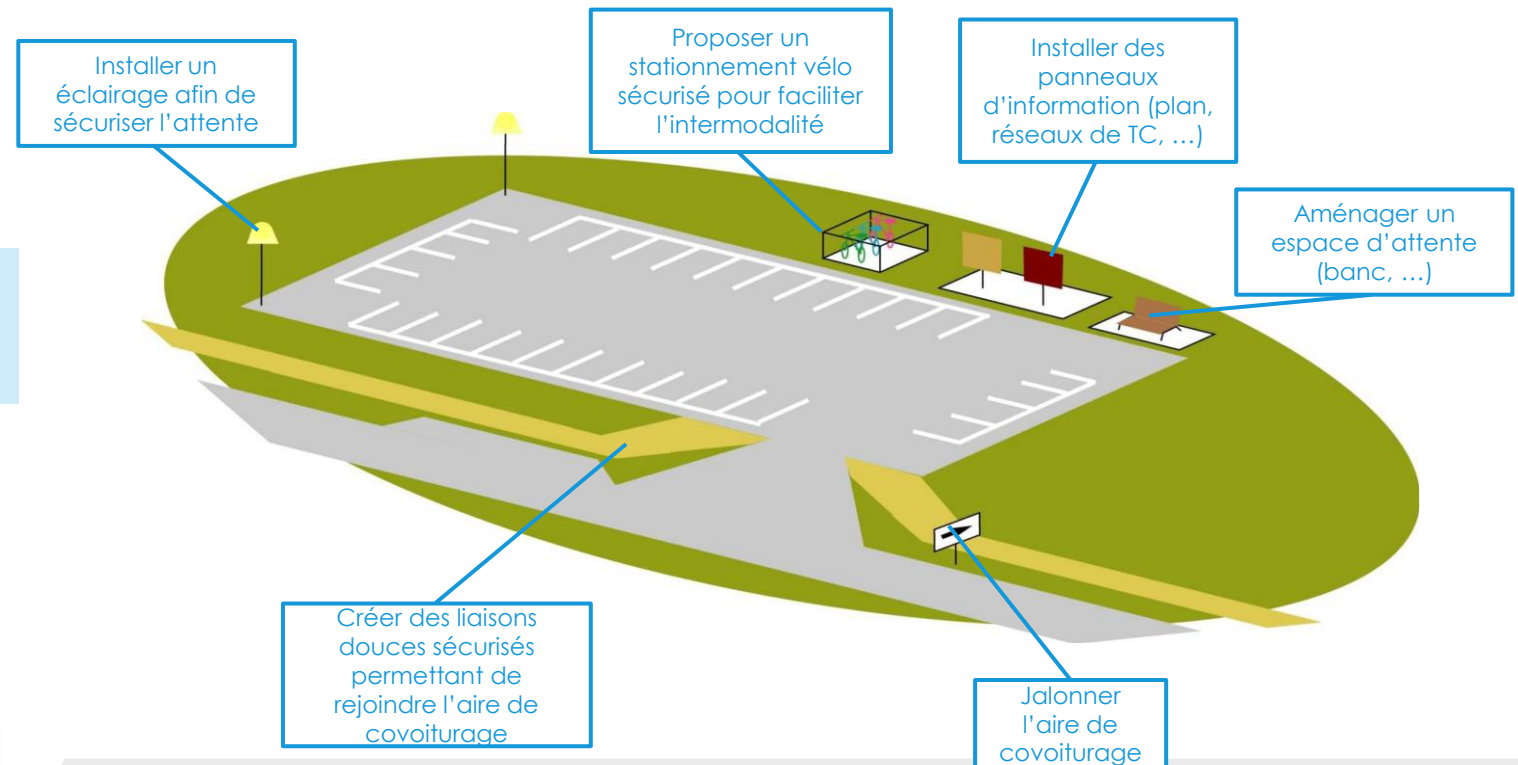


Exemple de subventionnement Karos mis en place par Lorient Agglomération

L'AMÉNAGEMENT ET LE DÉVELOPPEMENT D'AIRES DE COVOITURAGE

Constat	Des aires principalement situées le long des grands axes routiers (échangeurs de la N165) et donc peu accessibles autrement qu'en voiture Un covoiturage informel s'organise (gares)
Premières réflexions d'orientations	Aménager de nouvelles aires de covoiturage intermodales (et facilement accessibles en modes actifs)
Public cible	Tous les habitants

Schéma d'aménagement type d'une aire de covoiturage



EXEMPLE DE MISE EN PLACE DE LIGNES DE COVOITURAGE

Complexité du projet : **moyenne**

Ex. Les lignes entre la CA Porte de l'Isère aux zones d'activités du Grand Lyon

- ▶ Des lignes de Covoiturage à Haut Niveau de Service (CoHNS) avec points d'arrêts le long des lignes.
- ▶ Un nouveau service de mobilité qui fonctionne grâce à :
 - Une application mobile,
 - Des **arrêts matérialisés et panneaux lumineux**,
 - Des **utilisateurs qui signalent leur présence, demandent/offrent des trajet**.
- ▶ **Pour quels résultats ?**
 - Des temps d'attente limités (4 min),
 - **11 500 inscrits,**
 - **200 conducteurs/jr.,**
 - 450 passagers/jr.,
 - **L'offre de transport équivaut à 12 cars/jr.**



Source : ADEME Magazine, septembre 2022, #158

Développer l'autopartage



LE SERVICE D'AUTOPARTAGE EN LIBRE-SERVICE

Complexité du projet : **moyenne**

- ▶ **Principe** : L'autopartage permet aux ménages d'utiliser ponctuellement un service clé en main en récupérant et stationnant un véhicule sur des espaces de stationnements déterminés, afin d'améliorer les conditions d'accès au quotidien mais aussi d'inciter les ménages à renoncer à leur second véhicule.
- ▶ **Potentiel** : Tout public (actifs, personnes en recherche d'emploi, jeunes conducteurs, ...). 57 % des ménages de la CCPD disposent de 2 voitures ou plus.
- ▶ **Impact** : Ce service permet aux foyers d'éviter l'achat d'un 2nd ou 3e véhicule et ainsi de s'affranchir des coûts cachés de la détention d'une voiture.
- ▶ **Modalités** : De l'ouverture de la flotte captive (entreprise privée ou acteur public) au développement d'une solution de mobilité intercommunale
- ▶ **Coût** :

Investissement

- ▶ Achat/location des véhicules, assurance, entretien et avitaillement/recharge
- ▶ Installation des boîtes à clés, marquage au sol et panneaux de signalisation

Fonctionnement

- ▶ Accueil de la plateforme de réservation et gestion des frais bancaires

Recettes

- ▶ 1 € pour la société qui accueille la plateforme de réservation
- ▶ Le reste revenant au territoire



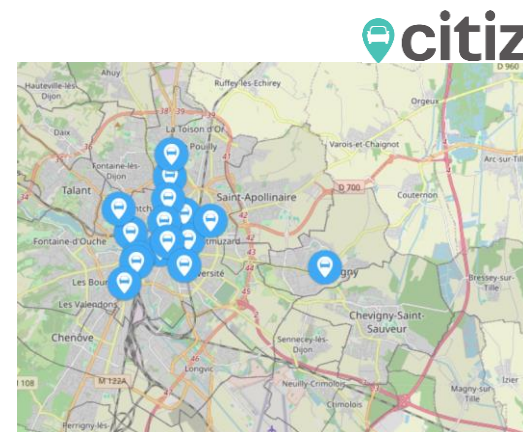
Services d'autopartage en boucle mis en place à Lorient et Questembert (7jours/7, de 4h à minuit)

Collectivité	Nb. voiture	Emplacement	Coût
Lorient Agglo	4	Gare + Mairie	Abonnement mensuel = 15 € + 3 € les 30min de location
Questembert Communauté	2	Parking du siège de Questembert Co.	4€/heure et 24€ la journée

Composition et tarification des services mis en place à Lorient et Questembert

LES ACTEURS DE L'AUTOPARTAGE EN LIBRE-SERVICE

- ▶ **Existence de plusieurs opérateurs** : Clem, Citiz, ...
- ▶ Différentes modalités d'opération :
 - ▶ **Voiture en libre-service** : prise du véhicule sur réservation (à l'avance ou à la dernière minute) depuis des stations dédiées,
 - ▶ **Gestion de flotte** : une flotte d'entreprise ou de collectivité locale est prise en charge par l'opérateur. Tout ou partie des véhicules est mise en partage lorsque les véhicules ne sont pas utilisés et le propriétaire du véhicule bénéficie d'un intéressement sur les usages des tiers,
 - ▶ **Création de station** : possibilité d'installation d'une station devant le site de la structure (pour des utilisateurs réguliers, formule avec engagement).
- ▶ Mise en avant de la mobilité électrique.



Localisation des véhicules Citiz sur Dijon Métropole

SOMMAIRE

- 1 Orientations stratégiques thématiques
- 2 Développer l'usage de la marche et du vélo
- 3 Le partage de la voiture
- 4 **Actions globales et démobilité**
- 5 Les transports collectifs
- 6 Prospective

ACTIONS CONNEXES POUR CONSERVER ET FAIRE REVENIR L'ACTIVITÉ SUR LES DEUX CC

Complexité du projet : difficile

- ▶ **Principe** : Attractivité des territoires et rééquilibrage des flux par rapport à l'agglomération
- ▶ Comment porter cette action ?
- ▶ ... dont mise en place d'un schéma directeur des infrastructures de recharge pour véhicules électriques (SDIRVE)

HOMOGENÉISER LES CONDITIONS DE CIRCULATION AVEC DES ZONES 30 ASSURERAIT UN APAISEMENT DE LA CIRCULATION

Complexité du projet : **difficile**

- ▶ **Principe** : La matérialisation des zones de circulation apaisée est nécessaire pour assurer le respect des réglementations de vitesse et ainsi permettre un sentiment de sécurité améliorant la qualité de vie en centre-bourg et facilitant le développement d'alternatives au tout voiture.
- ▶ **Indicateurs** :
 - ▶ Aménagement des zones de circulation apaisée (entrées et intérieur pour empêcher de réaccélérer dans la zone)
 - ▶ Analyse de l'évolution des vitesses pratiquées et de la pratique des modes actifs grâce à des comptages automatiques
- ▶ **Impact** :
 - ▶ Direct : réduction des vitesses de circulation
 - ▶ Indirect : amélioration de la qualité de vie et partage de la voirie facilité permettant un développement de la pratique d'alternatives à la voiture
- ▶ **Coût** : 120 à 250 €/m² selon les éléments mis en place (stationnement alterné, chicanes, dos d'âne, passages surélevés, végétalisation, ...)



Réduction de la largeur de la chaussée et surélévation. Les végétaux bas renforcent le rétrécissement et changent la perception de l'espace



Modification des règles de priorité

TPOLOGIE DE ZONE DE CIRCULATION APAISÉE

- La dénomination « zones de circulation apaisée » regroupe les trois statuts suivants :

La zone 30

- Section ou ensemble de sections de voies constituant une zone affectée à la circulation de tous les usagers.
- La vitesse des véhicules est limitée à **30 km/h**.

→ Objectif : instaurer un équilibre entre les pratiques de la vie locale et la fonction circulatoire, **en abaissant la vitesse maximale autorisée** pour les véhicules.

Définition de la zone 30 Article R.110-2 du Code de la route

La zone de rencontre

- Section ou ensemble de sections de voies en agglomération constituant une zone affectée à la circulation de tous les usagers.
- **Les piétons sont autorisés à circuler sur la chaussée, sans y stationner et bénéficient de la priorité** sur les véhicules.
- La vitesse des véhicules y est limitée à **20 km/h**.

→ Objectif : créer un espace public animé et vivant tourné vers la vie locale. **Le partage de la voirie se fait par la cohabitation entre les piétons et les véhicules** à faible vitesse au centre de la rue.

L'aire piétonne

- Section ou ensemble de sections de voies en agglomération, hors routes à grande circulation, constituant **une zone affectée à la circulation des piétons**.
- Seuls les véhicules motorisés **nécessaires à la desserte interne** de la zone, ainsi que les **cyclistes** et les conducteurs d'engins de déplacements personnels sont autorisés à circuler.
- **La circulation doit se faire à l'allure du pas et les piétons sont prioritaires sur ceux-ci**.
- Les entrées et sorties de cette zone sont annoncées par une signalisation.

→ Il ne s'agit pas d'un partage mais d'une affectation, justifiée par les besoins d'expression de la vie locale lorsqu'ils sont fortement développés.

Chaussées à double sens pour les cyclistes et les véhicules motorisés, sauf dispositions contraires. Entrées et sorties signalées. Aménagement cohérent avec la limitation de vitesse en vigueur.

■ Une gradation de l'apaisement



Source : Cerema. *Aménager des rues apaisées : zones 30, zones de rencontre et aires piétonnes*. Bron : Cerema, 2019.
Collection : Connaissances. ISBN : 978-2-37180-414-2, p;37

CHOISIR LE TYPE DE ZONE APAISÉE

- ▶ Les trois configurations de zones de circulation apaisée ont **un point commun essentiel** : favoriser les déplacements des modes actifs et les autres usagers de la route en réduisant la vitesse des véhicules.
- ▶ **Chacune a ensuite ses particularités**, en s'appuyant sur quatre critères auxquels elles donnent plus ou moins d'importance pour nuancer le besoin :
 - ▶ La priorité relative ou absolue donnée aux piétons ;
 - ▶ L'accès libre ou limité donné aux véhicules motorisés ;
 - ▶ La vitesse limite des véhicules ;
 - ▶ La possibilité de stationner pour les véhicules motorisés.
- ▶ **Pour guider ce choix, il importe de connaître et de confronter plusieurs éléments** :
 - ▶ d'une part, les objectifs, les contraintes et les exigences spécifiques du projet et du lieu ;
 - ▶ d'autre part, les contraintes d'usage et les possibilités d'aménagement inhérentes à chacune des trois zones de circulation apaisée.
- ▶ La politique générale actuelle est tournée vers **une modération globale de la vitesse en ville** : étendre davantage le périmètre des zones de circulation apaisée s'inscrit dans une évolution logique, en lien avec la politique de modération.

EXEMPLE D'AMÉNAGEMENT D'UNE ZONE 30

Zone 30 : les règles d'or

- Redonner de l'espace aux piétons et à la vie locale ;
- Réduire **les espaces de circulation motorisée** ;
- Créer des **espaces de repos, de nature, de déambulation** ;
- Faciliter **une traversée des piétons plus libre** ;
- Favoriser la circulation des vélos, en généralisant le **double sens cyclable** ;
- Améliorer la visibilité, en favorisant la gestion des intersections par la **priorité à droite**.



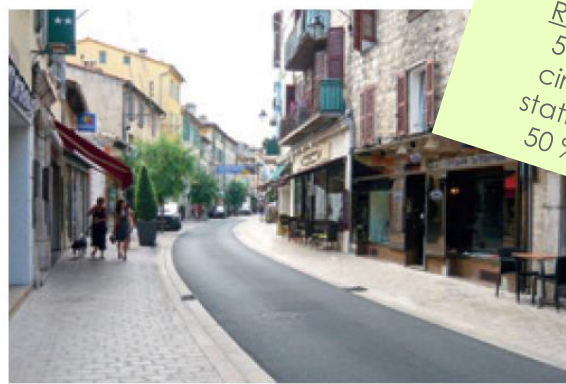
Quelques mesures simples pour conforter la mise en place de la zone 30 :

- ✓ Abaissement des trottoirs ;
- ✓ Mise en place d'emplacements de stationnement vélo ;
- ✓ Réorganisation du stationnement ;
- ✓ Amélioration de la convivialité avec du mobilier urbain.

Exemples d'aménagements pour équilibrer les usages de la chaussée



Des trottoirs confortables en lien avec les activités commerciales de la rue



La chaussée réduite et l'absence de bordure dénivelée incitent l'automobiliste à un comportement plus attentif

Rapport 50/50
50 % voie de circulation et stationnement
50 % trottoirs

EXEMPLE D'AMÉNAGEMENT D'UNE ZONE 30

Exemples d'aménagements intégrant le cycliste sur la chaussée

En zone 30, le double sens cyclable est le régime normal de fonctionnement. Son interdiction réglementaire ponctuelle doit être dûment justifiée pour des raisons de sécurité.

Les aménagements à réaliser vont de la **simple signalisation obligatoire sans marquage** (pour les rues étroites et à trafic faible) au **marquage séparatif** de type bande cyclable (voire piste) pour des largeurs de chaussée et un trafic plus important.



Exemples d'aménagements pour améliorer le confort des piétons



Trottoirs bas matérialisés par une bordure en pavés (généralisé à tout l'aménagement)



Neutralisation de places de stationnement, intégration de végétation, gain de visibilité au niveau du passage piéton



Entrée de zone 30 : réduction de la largeur de la chaussée et surélévation. Les végétaux bas renforcent le rétrécissement et change la perception de la voirie.

LA COMMUNICATION ASSOCIÉE

► Quelques étapes importantes qui peuvent accompagner le déploiement d'une zone de circulation apaisée : (1/2)

1. Réaliser un questionnaire d'intention, adressés aux riverains ou à l'ensemble de la population si le projet fait partie d'un quartier ou commerçant. Il interroge les citoyens sur leur vision du partage des espaces publics



2. Présenter officiellement le projet : une fois les grandes lignes du projet définies par l'équipe municipale et le bureau d'études, il s'agit de formuler ce qui compose le cœur du projet et ses conséquences sur l'offre de déplacements. Les avis des élus et du bureau d'études ainsi que les demandes exprimées par la population viendront enrichir cette description



3. Varier les supports de diffusion : Flyers, réseaux sociaux, bulletin municipal, site Internet de la commune, affichage... tous les supports peuvent être utilisés. De plus, la vie des collectivités est ponctuée de nombreuses manifestations qui sont autant d'occasions de faire connaître le projet !



LA COMMUNICATION ASSOCIÉE

- Quelques étapes importantes qui peuvent accompagner le déploiement d'une zone de circulation apaisée : (2/2)

4. Rester actifs durant les travaux : pendant la réalisation des aménagements, un support de communication physique apporte des explications sur le projet et indique les chemins de contournement

5. Assurer le « service après-vente » : quand les travaux sont finis, il est important de pouvoir rappeler les enjeux de la démarche et les objectifs qui auront été atteints. Il ne faut pas omettre d'objectiver les réserves éventuelles qui seraient apparues sur certains points. Cette étape est souvent négligée, pourtant c'est au cours de cette période qu'il faut être particulièrement vigilant sur l'ensemble des aspects de la réalisation d'un projet.



Panneau d'information expliquant le projet avec les phases du chantier et le rendu (Bordeaux / CEREMA)



Illustrations d'une vaste campagne de sensibilisation aux entrées de zone (Ville de Metz / CEREMA)

PRÉSENTATION DE SOLUTIONS DE MOBILITÉ ET SENSIBILISATION AU DÉPLOIEMENT DE PLANS DE MOBILITÉS EMPLOYEURS ET INTERENTREPRISES

Complexité du projet : **faible**

- ▶ **Principe** : La réalisation d'un PDMe par une entreprise lui permet de repenser les déplacements domicile-travail de ses salariés et de travailler sur des pistes de report modal, d'optimisation des trajets et de démobilité. La réalisation d'un PDMi permet de générer des leviers d'actions encore plus conséquents vu le nombre de salariés concernés.
- ▶ **Moyens** : poste de conseiller en mobilités pour initier les projets au sein des entreprises, en partenariat avec le service développement économique.

Une finalité écologique : Les transports sont le 1^{er} poste d'émission de CO2eq en France (31 %). La meilleure manière de réduire l'impact carbone de nos déplacements reste encore de les limiter.

Un enjeu social : Quotidiennement, les français se déplacent majoritairement seuls et en voiture pour arriver au plus vite à destination. Accepter de ralentir permettrait l'émergence des mobilités actives et partagées

Des bénéfices économiques : les transports représentent l'un des principaux postes de dépenses des Français derrière l'alimentation et le logement.

Les trois piliers du développement durable

SOMMAIRE

- 1 Orientations stratégiques thématiques
- 2 Développer l'usage du vélo
- 3 Le partage de la voiture
- 4 Actions globales et démobilité
- 5 Les transports collectifs
- 7 Prospective



Adapter l'offre de transport en commun



AUGMENTER LA FRÉQUENCE DE SERVICE POUR MIEUX RÉPONDRE À UNE DEMANDE NON ASSOUVIE

Complexité du projet : difficile

Constat :

- ▶ Une offre jugée insuffisante pour répondre aux besoins de déplacements (train comme car)
- ▶ Des lignes de cars interurbaines qui circulent toute la journée, avec un remplissage proche des 100 % en heures de pointe et un faible taux de remplissage en heures creuses

Action :

- ▶ Augmenter la fréquence du service
- ▶ Modifier le dimensionnement du service
 - ▶ En réduisant la capacité des cars en heures creuses
 - ▶ En revoyant la taille des rames
 - ▶ En s'assurant de places pour les vélos

Coût :

- ▶ Car = 250 k€ (50 pl.) // Minibus = 50 k€ (12 pl.)
- ▶ ETP conducteur de bus = 25 k€
- ▶ Réorganisation logistique du service

REVOIR LE ZONAGE DES HALTES FERROVIAIRES

Complexité du projet : difficile

Constat :

- ▶ Deux lignes structurantes parcourent le territoire (+ 1 sur la CCNeT) mais le maillage en termes de lignes et de gares est insuffisant

Actions :

- ▶ Déterminer les conditions de réouverture de stations fermées
- ▶ Déterminer les conditions de réouverture de certains axes fermés

- ▶ La nécessité de rendre les gares existantes (et à venir) multimodales est traité à travers le stationnement vélo qui doit se déployer dans les gares et du développement du covoiturage

FAVORISER LE REPORT MODAL VERS LE TRAIN EN METTANT EN PLACE DES NAVETTES DE RABATTEMENT

Complexité du projet : **difficile**

- ▶ **Constat** : Insuffisance de l'offre ferrée et nécessité de proposer une alternative à la voiture individuelle pour favoriser le report modal

- ▶ **Moyens** :
 - ▶ Identification des communes ne bénéficiant pas d'une desserte ferroviaire et de flux potentiellement concernés
 - ▶ Dimensionnement du service correspondant (parcours, horaires, fréquence, typologie des véhicules, ...) / adéquation/intégration à l'offre de service actuelle (lignes interurbaines)
 - ▶ Elargissement de la desserte des gares aux principaux pôles générateurs
 - ▶ Sélection du prestataire



Service de transport à la demande



UNE COMMUNICATION PERTINENTE SUR LES SERVICES EXISTANTS QUI MÉRITERAIT D'ÊTRE COMPLÉTÉE

Complexité du projet : facile

- ▶ **Constat** : Mauvaise connaissance du service et réservation compliquée pour les personnes âgées (lignes saturées, difficultés avec internet) / des efforts de communication ont déjà été fait... sans succès
- ▶ **Moyens** :
 - ▶ S'assurer d'une expérience utilisateur facilitée pour les réservations (enquête mystère, ...)
 - ▶ Intégrer systématiquement la question du TAD dans toute communication/événement autour de la mobilité
 - ▶ Animation spécifique lors de la semaine européenne de la mobilité en septembre
 - ▶ Ateliers fresque de la mobilité



La Fresque de la Mobilité est un atelier collaboratif de sensibilisation aux enjeux carbone de la mobilité des personnes

ETENDRE LE PÉRIMÈTRE DE DÉPLOIEMENT DU SERVICE DE TRANSPORT À LA DEMANDE

Complexité du projet : **difficile**

- ▶ **Constat** : Rabattement uniquement sur Dijon alors que des besoins existent sur les CC limitrophes (ehpad, esat, notamment sur Auxonne)
- ▶ **Moyens** : discussions en cours avec Dijon Métropole et initier la même approche avec les autres CC

SOMMAIRE

- 1 Orientations stratégiques thématiques
- 2 Développer l'usage du vélo
- 3 Le partage de la voiture
- 4 Actions globales et démobilité
- 5 Les transports collectifs
- 6 Prospective

IN FINE, VERS QUELLES ORIENTATIONS S'ENGAGER ?

- **Assurément toutes, mais jusqu'à quel niveau d'engagement ?**
- **Quels critères pour prioriser et hiérarchiser vos choix stratégiques ?**
 - Le coût ?
 - La faisabilité (technique, politique) ?
 - Les opportunités ?
 - Comment/quels moyens se donner (la gouvernance, le financement, le personnel) ?
 - ...
- **Ce qui fonctionne :**
 - **Sélectionner 2 ou 3 thèmes principaux** sur lesquels vous engager et pour lesquels vous allez vous investir avec au moins **2/3 actions phares**

Multiplier les actions ne sert à rien, quelques actions musclées, bien ciblées et impactantes suffisent à enclencher des dynamiques !

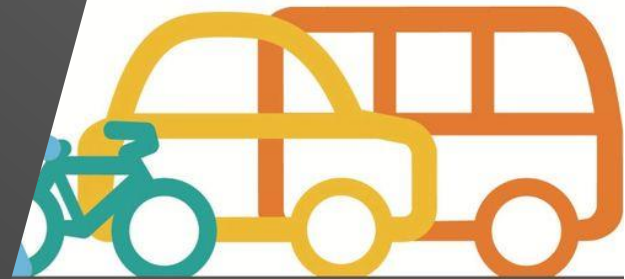
QUELLE PRIORISATION ?

Thématique	n°	Actions	Coûts	Complexité
Modes actifs	1.1	Réaliser le schéma directeur cyclable		Moyenne
	1.2	Déployer le stationnement vélo	~ 120 €/arceau	Facile
	1.3	Mettre en place l'apprentissage du vélo à l'école	~ 40 k€/an	Moyenne
	1.4	Développer les services de réparation de vélo	~ 5 k€/an	Facile
	1.5	Communiquer autour de la pratique cyclable		Facile
	1.6	Amender et évaluer l'impact du schéma cyclable	~400 € / comptage	Facile
	1.7	Mettre en place du double sens cyclable (DSC)	~ 20 € / panneau	Facile
Covoiturage et autopartage	2.1	Construction d'un service public de covoiturage		Moyenne
	2.2	Créer des aires de covoiturage locales		Moyenne
	2.3	Mettre en place un service d'autopartage		Moyenne
Actions globales et démobilité	3.1	Projet de territoire – Rééquilibrage des flux		Difficile
	3.2	Homogénéiser les conditions de circulation en centres-villes (zones 30, ...)	~ 200 €/m ²	Difficile
	3.3	Sensibilisation au déploiement de plans de mobilités employeurs	-	Facile
Transports collectifs	4.1	Augmenter la fréquence de service		Difficile
	4.2	Revoir le zonage des haltes ferroviaires		Difficile
	4.3	Mettre en place des navettes de rabattement		Difficile
	4.4	Stratégie de communication autour du service TAD		Facile
	4.5	Etendre le périmètre de déploiement du TAD		Difficile



Plan d'actions

Juillet 2024



SOMMAIRE

1	Rappel des orientations stratégiques	p. 3
2	Les fiches actions thématiques	p. 7
2.1	Le développement de l'usage du vélo	p. 10
2.2	Le covoiturage et l'autopartage	p. 21
2.3	Les alternatives locales	p. 26
2.4	Les transports collectifs	p. 31
3	Exemples d'aides et de subventions mobilisables	p. 36
4	La gouvernance	p. 38

- 
- 1** **Rappel des orientations stratégiques**
 - 2** **Les fiches actions thématiques**
 - 2.1** **Le développement de l'usage du vélo**
 - 2.2** **Le covoiturage et l'autopartage**
 - 2.3** **Les alternatives locales**
 - 2.4** **Les transports collectifs**
 - 3** **Exemples d'aides et de subventions mobilisables**
 - 4** **La gouvernance**

❖ **Axe n°1 / Développer l'usage du vélo**

→ Aménager le territoire

- ❖ Créer des **aménagements cyclables continus et sécurisés** (à travers la finalisation d'un SDV)

- ❖ Déployer le **stationnement vélo**

→ Développer un écosystème vélo complet

- ❖ Développer les **services vélo** (apprentissage à l'école, remise en selle, réparation)

- ❖ Communiquer et générer une **dynamique positive** autour du vélo

→ Sécuriser les déplacements

- ❖ Mettre en place du double sens cyclable (**DSC**)

❖ **Axe n°2 / Le partage de la voiture**

→ Renforcer la pratique du covoiturage

- ❖ Faciliter l'accès au **covoiturage**

- ❖ Créer des **aires de covoiturage** locales

→ Développer l'autopartage

- ❖ Mettre en place un service d'**autopartage**

❖ Axe n°3 / Alternatives locales

→ Améliorer les conditions d'accès du quotidien

- ❖ Rendre les **gares multimodales** et tiers-lieu de travail
- ❖ Etendre les **zones apaisées**
- ❖ **Charte des aménagements** de voirie
- ❖ Déploiement de **plans de mobilités** employeurs et interentreprises

❖ Axe n°4 / Les transports collectifs

→ Adapter l'offre de transport en commun

- ❖ **Améliorer le service** des transports collectifs (fréquence des cars et trains, dimensionnement des véhicules, zonage des haltes ferroviaires)
- ❖ Mettre en place des **navettes de rabattement**

→ Transport A la Demande

- ❖ Stratégie de **communication** autour du service
- ❖ Etendre le **périmètre** de déploiement du service

LE PLAN D' ACTIONS DU PLAN DE MOBILITÉ SIMPLIFIÉ (PMS)

- ▶ Le projet de PMS est transversal et s'adresse à tous les publics.
- ▶ Il se décline en 22 actions, réparties en 4 axes thématiques*, détaillées ci-après.
- ▶ Ces actions ont été coconstruites avec les acteurs du territoire en se basant sur un diagnostic détaillé afin de répondre de façon concrète et pragmatique aux besoins et attentes des deux territoires**.
- ▶ Ce plan d'actions n'est pas prescriptif mais constitue un cadre directif pour un projet de territoire pour la mobilité.
- ▶ Les fiches-actions*** permettent sa mise en œuvre concrète : description de l'action, coût estimé, modalités de mise en œuvre, outils de suivi, ...

** La thématique piéton a bien été abordée mais n'a pas été retenue parmi les actions structurantes du PMS car elle ne nécessitait pas une prise en charge ni globale ni prioritaire (ce qui n'empêchera pas les communes d'agir ponctuellement dessus).*

*** Ce PMS est un PMS mutualisé entre les deux communautés de communes CCPD et CCNeT, dans la continuité de la Charte de coopération signée en mars 2022. Les caractéristiques proches des deux CC aboutissent finalement à un plan d'action quasiment commun.*

**** Des compléments d'information sur le fonctionnement de chaque type d'action est disponible dans le rapport d'orientations stratégiques, y compris certains retours d'expérience.*

- 1** **Rappel des orientations stratégiques**
- 2** **Les fiches actions thématiques**
 - 2.1** **Le développement de l'usage du vélo**
 - 2.2** **Le covoiturage et l'autopartage**
 - 2.3** **Les alternatives locales**
 - 2.4** **Les transports collectifs**
- 3** **Exemples d'aides et de subventions mobilisables**
- 4** **La gouvernance**

Fiches-actions

Thématique	n°	Actions	Complexité	Territoire concerné	
				CCPD	CCNeT
Développer l'usage du vélo	1.1	Réaliser le schéma directeur cyclable	Moyenne	X	X
	1.2	Déployer le stationnement vélo	Facile	X	X
	1.3	Savoir Rouler A Vélo à l'école	Facile	X	X
	1.4	Mettre en place l'apprentissage du vélo à l'école sur le temps périscolaire	Facile	X	X
	1.5	Remise en selle OEPV	Facile	X	X
	1.6	Remise en selle avec éducateurs sportifs	Facile	X	X
	1.7	Développer les services de réparation de vélo	Facile	X	X
	1.8	Communiquer autour de la pratique cyclable	Facile	X	X
	1.9	Amender et évaluer l'impact du schéma cyclable	Facile	X	X
	1.10	Mettre en place du double sens cyclable	Facile	X	X
Covoiturage et autopartage	2.1	Renforcer l'utilisation des services de covoiturage existants	Facile	X	X
	2.2	Construction d'un service public de covoiturage	Moyenne	X	
	2.3	Créer des aires de covoiturage locales	Moyenne	X	X
	2.4	Mettre en place un service d'autopartage	Moyenne	X	X
Alternatives locales	3.1	Rendre les gares multimodales	Difficile	X	X
	3.2	Etendre les zones d'apaisement	Difficile	X	X
	3.3	Créer une charte des aménagements de voirie	Facile	X	X
	3.4	Sensibilisation au déploiement de plans de mobilités employeurs	Facile	X	X
Transports collectifs	4.1	Améliorer le service des transports collectifs (train et car)	Difficile	X	X
	4.2	Mettre en place des navettes de rabattement	Difficile	X	X
	4.3	Stratégie de communication autour du service TAD	Facile	X	X
	4.4	Etendre le périmètre de déploiement du TAD	Moyenne	X	

CLÉ DE LECTURE DES FICHES-ACTIONS

- ▶ Constat du diagnostic ayant amené à proposer cette action
- ▶ Objectifs attendus par cette action
- ▶ Localisation d'intervention sur le territoire
- ▶ Mesures concrètes à mettre en place pour matérialiser l'action
- ▶ Estimation des coûts
- ▶ Indicateurs de suivi de l'action
- ▶ Horizon de mise en œuvre
- ▶ Porteurs de l'action
- ▶ Indicateurs de faisabilité (technique et financière), de 1 facile/faible à 3 complexe/élevé
- ▶ Cibles (actifs/résidents et touristes) de 1 faiblement impactés à 3 fortement impactés

▶ Libellé de l'action

▶ CC concernée

1.2 Déployer le stationnement vélo CCPD & CCNéT

AMÉNAGER LE TERRITOIRE POUR LA PRATIQUE CYCLABLE :
1.2 DÉPLOYER LE STATIONNEMENT VÉLO

Constat du diagnostic :

- ✓ Un manque de stationnements vélo au droit des principaux pôles générateurs du territoire
- ✓ Un besoin de base du cycliste

Objectifs à atteindre :

- ✓ Faciliter l'usage du vélo pour des déplacements quotidiens
- ✓ Assurer des stationnements sécurisés

Localisation d'intervention :

- ✓ Ensemble du territoire
- ✓ A proximité des principaux pôles générateurs de déplacement (gares, aires de covoiturage, écoles, commerces, ...)

Mesures à mettre en place :

- ✓ Systématiser l'espace nécessaire pour équiper et aménager des aires de stationnements vélo à proximité des principaux pôles générateurs de déplacements des communes
- ✓ Proposer des groupements de commande avec les communes pour l'acquisition des équipements
- ✓ Pour les copropriétés, les bailleurs sociaux, les établissements d'enseignement et les espaces et sites publics, le programme Alvéole + (<https://alveoleplus.fr/programme>) propose un conseil technique gratuit et prend en charge 40 % de l'investissement → lancer une campagne de communication pour faire connaître ce programme sur le territoire

Coûts :

- ✓ Arceau : ~200 € avec pose
- ✓ Abri vélo couvert mais ouvert : ~1 000 €
- ✓ Consigne collective : ~2 000 €
- ✓ Consigne individuelle : entre 1 000 et 2 000 €

Suivi des mesures :

- ✓ Nombre de places de stationnement aménagées
- ✓ Enquête de fréquentation des aires de stationnement vélo

Mise en œuvre :

Court terme - de 3 ans	Moyen terme 3 à 6 ans	Long terme 6 à 10 ans
---------------------------	--------------------------	--------------------------

Cette action peut être mise en place rapidement et se déployer progressivement en accompagnant la mise en œuvre des aménagements du schéma directeur cyclable

Acteurs	Rôle
Communes	Maîtrise d'ouvrage
Communauté de communes	Partenaire
Partenaires techniques (CEREMA, ADEME, FUB...)	Guide technique

Faisabilité :

Technique	Financière
1 2 3	1 2 3

Cible :

Actifs / résidents	Touristes
1 2 3	1 2 3

- 
- 1** **Rappel des orientations stratégiques**
 - 2** **Les fiches actions thématiques**
 - 2.1** **Le développement de l'usage du vélo**
 - 2.2** **Le covoiturage et l'autopartage**
 - 2.3** **Les alternatives locales**
 - 2.4** **Les transports collectifs**
 - 3** **Exemples d'aides et de subventions mobilisables**
 - 4** **La gouvernance**

➔ AMÉNAGER LE TERRITOIRE POUR LA PRATIQUE CYCLABLE :

I.1. RÉALISER UN SCHÉMA DIRECTEUR CYCLABLE

Constat du diagnostic :

- ✓ Une faible pratique du vélo (~1 %)
- ✓ Un manque d'aménagements ne permettant pas une pratique continue et sécurisée sur le territoire
- ✓ Une demande forte de la part des habitants

Objectifs à atteindre :

- ✓ Encourager l'usage du vélo pour des déplacements quotidiens
- ✓ Sécuriser les aménagements et les relier afin de créer un véritable réseau continu sur la CC et avec les territoires voisins

Localisation d'intervention :

- ✓ Ensemble du territoire
- ✓ Connexion avec les territoires voisins



Mesures à mettre en place :

- ✓ Finaliser le schéma directeur cyclable avec son plan pluriannuel d'investissement
- ✓ Travailler en comité d'axes avec les communes et le Département pour opérationnaliser les itinéraires
- ✓ Mettre en œuvre les aménagements cyclables pour permettre le maillage du territoire et ses connexions avec les territoires voisins

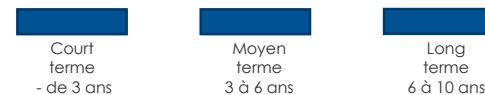
Coûts :

- ✓ Répartition des coûts entre communes, CC et CD
- ✓ Coût des aménagements de moins de 10 €/ml pour du jalonnement à plus de 200 €/ml pour une piste cyclable

Suivi des mesures :

- ✓ Linéaire aménagé
- ✓ Fréquentation des cheminements
- ✓ Evolution de la part modale du vélo

Mise en œuvre :



Horizon fin 2024 pour la finalisation du SDV, puis une action à prendre en compte lors des aménagements de voirie

Acteurs	Rôle
Conseil Départemental / Communauté de Communes / Communes	Maitre d'ouvrage / partenaire pour la réalisation des aménagements selon la domanialité des voies Beaucoup de projets sont co-financés et multi-partenarial
Etat, Europe	Subventions (Fonds de mobilités actives avec les appels à projets « aménagements cyclables » et « territoires cyclables »)

Faisabilité :



Cible :



➔ AMÉNAGER LE TERRITOIRE POUR LA PRATIQUE CYCLABLE :

I.2. DÉPLOYER LE STATIONNEMENT VÉLO

Constat du diagnostic :

- ✓ Un manque de stationnements vélo au droit des principaux pôles générateurs du territoire
- ✓ Un besoin de base du cycliste

Objectifs à atteindre :

- ✓ Faciliter l'usage du vélo pour des déplacements quotidiens
- ✓ Assurer des stationnements sécurisés

Localisation d'intervention :

- ✓ Ensemble du territoire
- ✓ A proximité des principaux pôles générateurs de déplacement (gares, aires de covoiturage, écoles, commerces, ...)

Mesures à mettre en place :

- ✓ Systématiser l'espace nécessaire pour équiper et aménager des aires de stationnements vélo à proximité des principaux pôles générateurs de déplacements des communes
- ✓ Proposer des groupements de commande avec les communes pour l'acquisition des équipements
- ✓ Pour les copropriétés, les bailleurs sociaux, les établissements d'enseignement et les espaces et sites publics, le programme Alvéole + (<https://alveoleplus.fr/programme>) propose un conseil technique gratuit et prend en charge 40 % de l'investissement → lancer une campagne de communication pour faire connaître ce programme sur le territoire

Coûts :

- ✓ Arceau : ~200 € avec pose
- ✓ Abri vélo couvert mais ouvert : ~1 000 €
- ✓ Consigne collective : ~2 000 €
- ✓ Consigne individuelle : entre 1 000 et 2 000 €

Suivi des mesures :

- ✓ Nombre de places de stationnement aménagées
- ✓ Enquête de fréquentation des aires de stationnement vélo

Mise en œuvre :



Cette action peut être mise en place rapidement et se déployer progressivement en accompagnant la mise en œuvre des aménagements du schéma directeur cyclable

Acteurs	Rôle
Communes	Maitrise d'ouvrage
Communauté de communes	Partenaire
Partenaires techniques (CEREMA, ADEME, FUB ...)	Guide technique

Faisabilité :



Cible :



➔ DÉVELOPPER UN ÉCOSYSTÈME VÉLO COMPLET :

I.3. SAVOIR ROULER A VÉLO À L'ÉCOLE



Constat du diagnostic :

- ✓ Besoin de préparer en amont les enfants, futurs utilisateurs quotidiens, à la pratique cyclable

Objectifs à atteindre :

- ✓ Former à la pratique du vélo et sensibiliser aux règles de circulation
- ✓ Développer l'aisance à vélo pour inciter la pratique au quotidien, notamment pour se rendre au collège à vélo

Localisation d'intervention :

- ✓ Dans les établissements scolaires

Mesures à mettre en place :

- ✓ Réaliser, avec des partenaires spécialisés et les établissements scolaires, des cycles d'apprentissage « Savoir Rouler à vélo » (<https://www.sports.gouv.fr/savoir-rouler-velo-609>) en milieu scolaire pour les CM1-CM2 (programme du ministère des sports) : 10h de formation réparties en 3 blocs (savoir pédaler, savoir circuler, savoir rouler en conditions réelles de circulation -2h de sortie en milieu ouvert-)
- ✓ Contacter les écoles suffisamment à l'avance pour permettre l'insertion du programme dans le temps scolaire et organiser les modalités pratiques (marché de prestations pour une solution complète clé-en-main ou formation des enseignants)

Coûts :

- ✓ ~50 € par enfant formé
- ✓ Possibilité de mise en place d'un dispositif d'aide communautaire en direction des communes pour favoriser la mise en place de ce programme dans les écoles. Montant de l'enveloppe financière à préciser

Suivi des mesures :

- ✓ Nombre de classes et d'enfants formés
- ✓ Nombre d'enfants ayant validé le cursus SRAV
- ✓ Enquête de satisfaction auprès des enseignants, enfants et parents
- ✓ Nombre d'enfants qui se rendent à vélo au collège (enquête à prévoir)

Mise en œuvre :



Cette action peut être mise en place rapidement et répétée annuellement

Acteurs	Rôle
Communauté de communes / Communes	Initiateur / partenaire financier
Etablissements scolaires	Initiateur / organisation in situ
Intervenants référencés	Animation/formation Prêt de vélo et matériel de sécurité

Faisabilité :



Cible :



➔ DÉVELOPPER UN ÉCOSYSTÈME VÉLO COMPLET :

I.4. APPRENTISSAGE DU VÉLO À L'ÉCOLE SUR LE TEMPS PÉRISCOLAIRE

Constat du diagnostic :

- ✓ Besoin de préparer en amont les enfants, futurs utilisateurs quotidiens, à la pratique cyclable

Objectifs à atteindre :

- ✓ Former à la pratique du vélo et sensibiliser aux règles de circulation
- ✓ Développer l'aisance à vélo pour inciter la pratique au quotidien, notamment pour se rendre au collège à vélo

Localisation d'intervention :

- ✓ Dans les établissements scolaires

Mesures à mettre en place :

- ✓ Utiliser le temps périscolaire pour former les enfants en s'appuyant sur les éducateurs sportifs
- ✓ Commencer par une phase d'expérimentation pour tester la faisabilité et les conditions de déploiement à plus grande échelle
- ✓ Cette action est moins égalitaire que l'action 1.3 SRAV car elle ne concerne que les enfants en périscolaire, elle doit être déployée en complémentarité de l'action précédente

Coûts :

- ✓ Equipement en matériel (vélos, casques, ...) à prévoir

Suivi des mesures :

- ✓ Nombre d'enfants formés
- ✓ Enquête de satisfaction auprès des enseignants, enfants et parents
- ✓ Nombre d'enfants qui se rendent à vélo au collège (enquête à prévoir)

Mise en œuvre :



Cette action peut être mise en place rapidement et répétée annuellement

Acteurs	Rôle
Communauté de communes / Communes	Initiateur / partenaire financier
Etablissements scolaires	Organisation in situ
Educateurs sportifs	Animation/formation

Faisabilité :



Cible :



➔ DÉVELOPPER UN ÉCOSYSTÈME VÉLO COMPLET :

I.5. REMISE EN SELLE OEPV



Constat du diagnostic :

- ✓ Une part de la population ne sait pas faire de vélo ou ne se sent pas à l'aise en condition de circulation

Objectifs à atteindre :

- ✓ Apprendre/réapprendre à rouler à vélo
- ✓ Développer l'aisance à vélo pour inciter la pratique au quotidien

Localisation d'intervention :

- ✓ Dans les entreprises du territoire

Mesures à mettre en place :

- ✓ Sensibiliser les entreprises du territoire à l'existence et l'importance du programme « Objectif Employeur Pro-Vélo » (<https://employeurprovelo.fr/>) à travers une campagne d'information / sensibilisation et/ou à l'occasion d'évènements réunissant les entreprises (sur la thématique mobilité ou non)
- ✓ Suivre le déploiement du programme sur les différentes entreprises du territoire

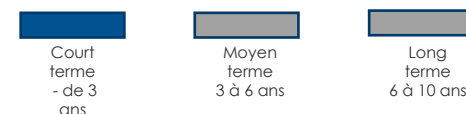
Coûts :

- ✓ 120 € HT par personne et par séance pris en charge à 60 % par le programme Objectif Employeur Pro-Vélo, soit un reste à charge pour l'employeur de 48 € par personne et par séance

Suivi des mesures :

- ✓ Nombre d'entreprises sensibilisées
- ✓ Nombre d'entreprises participant au programme OEPV
- ✓ Nombre de salariés formés

Mise en œuvre :



La campagne de communication peut être mise en place rapidement

Acteurs	Rôle
Chargé de mobilité de la Communauté de communes	Diffusion de l'information / sensibilisation
Entreprises	Financement et organisation in situ
Programme OEPV	Subvention de la formation

Faisabilité :



Cible :



DÉVELOPPER UN ÉCOSYSTÈME VÉLO COMPLET :

I.6. REMISE EN SELLE AVEC ÉDUCATEURS SPORTIFS

Constat du diagnostic :

- ✓ Une part de la population ne sait pas faire de vélo ou ne se sent pas à l'aise en condition de circulation

Objectifs à atteindre :

- ✓ Apprendre/réapprendre à rouler à vélo
- ✓ Développer l'aisance à vélo pour inciter la pratique au quotidien

Localisation d'intervention :

- ✓ Ensemble du territoire, en intégration dans des évènements

Mesures à mettre en place :

- ✓ Proposer des sessions/ateliers d'apprentissage de la pratique du vélo ou de remise en selle pour les publics adultes, avec parcours en conditions réelles de circulation et/ou apprentissage de la conduite d'un VAE
- ✓ S'intégrer dans des évènements (en lien avec la mobilité ou non : par exemple la semaine de la mobilité mais aussi les journées du patrimoine) pour délivrer ces formations/apprentissages par des éducateurs sportifs

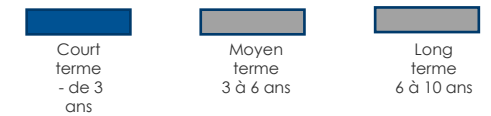
Coûts :

- ✓ Equipement en matériel (vélos, casques, ...) à prévoir

Suivi des mesures :

- ✓ Nombre d'ateliers/sessions organisés
- ✓ Nombre de participants formés

Mise en œuvre :



Commencer par une phase d'expérimentation pour tester la faisabilité et les conditions de déploiement à plus grande échelle

Acteurs	Rôle
Communauté de communes / Communes	Initiateur / partenaire financier
Educateurs sportifs	Animation/formation

Faisabilité :



Cible :



➔ DÉVELOPPER UN ÉCOSYSTÈME VÉLO COMPLET :

I.7. DÉVELOPPER LES SERVICES DE RÉPARATION DE VÉLO

Constat du diagnostic :

- ✓ Une part de la population ne sait pas entretenir son vélo
- ✓ Tous les habitants ne sont pas à proximité d'un réparateur vélo
- ✓ Le coût des réparations est élevé et ces 3 facteurs sont souvent synonymes d'arrêt de la pratique du vélo

Objectifs à atteindre :

- ✓ Former les usagers à l'entretien de base de leur vélo
- ✓ Proposer une réparation en direct



Localisation d'intervention :

- ✓ Ensemble du territoire

Mesures à mettre en place :

- ✓ La mise en place d'ateliers pédagogiques pour apprendre les bases de l'entretien et de la réparation de son vélo
- ✓ Itinérants, ces ateliers pourraient se tenir dans différents lieux du territoire et ainsi aller au plus près des besoins (faciliter le fait d'amener son vélo en mauvais état par exemple). Ils pourraient être complétés d'un lieu fixe type
- ✓ Communiquer autour des structures existantes (vélocistes, associations, ...)
- ✓ Ces ateliers pourraient être réalisés en partenariat avec les acteurs de l'économie sociale et solidaire, les associations de l'économie circulaire et du vélo actives sur et autour du territoire (acteurs le plus à même de se déplacer)

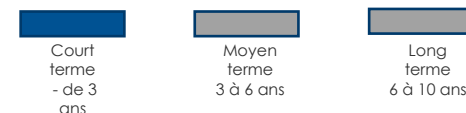
Coûts :

- ✓ Enveloppe annuelle : 5 k€

Suivi des mesures :

- ✓ Nombre d'ateliers réalisés et de personnes formées
- ✓ Enquête de satisfaction auprès des formateurs et des usagers
- ✓ Montant des aides communautaires

Mise en œuvre :



Cette action peut être mise en place rapidement et répétée régulièrement

Acteurs	Rôle
Communauté de communes / Communes	Initiateur / partenaire logistique et financier
Associations locales	Mise à disposition des intervenants et matériel de réparation

Faisabilité :



Cible :



DÉVELOPPER UN ÉCOSYSTÈME VÉLO COMPLET :

I.8. COMMUNIQUER AUTOUR DE LA PRATIQUE CYCLABLE

Constat du diagnostic :

- ✓ Le vélo doit devenir désirable pour être considéré comme un réel moyen de déplacement au quotidien : le vélo doit donner envie !

Objectifs à atteindre :

- ✓ Générer une dynamique positive autour du vélo

Localisation d'intervention :

- ✓ Ensemble du territoire

Mesures à mettre en place :

- ✓ Mettre en place des challenges vélos, des petits-déjeuners thématiques, des ciné-débats, visites du patrimoine à vélo, matinée de la mobilité électrique. A plus long terme, en fonction du succès de ces initiatives, une « fête du vélo » pourrait être organisée de toute pièce
- ✓ Inciter à la pratique via la création de bons d'achats dans les magasins locaux (notamment lors d'évènements comme la semaine de la mobilité)
- ✓ Communiquer autour des aides à l'achat/location de vélos existantes

Coûts :

- ✓ Temps à prévoir par le chargé de mission mobilité pour l'organisation des évènements mobilité

Suivi des mesures :

- ✓ Nombre de campagnes de communication et/ou d'évènements réalisés

Faisabilité :

Technique

Financière

Cible :

Actifs / résidents

Touristes

Acteurs	Rôle
Communauté de communes	Maître d'ouvrage
Communes	Partenaires : relai de communication, appui logistique
Associations de commerçants	Partenaires : bons d'achats

Mise en œuvre :

Court terme
- de 3 ans

Moyen terme
3 à 6 ans

Long terme
6 à 10 ans

➔ DÉVELOPPER UN ÉCOSYSTÈME VÉLO COMPLET :

I.9. AMENDER ET ÉVALUER L'IMPACT DU SCHÉMA CYCLABLE

Constat du diagnostic :

- ✓ La mise en place progressive des aménagements du schéma directeur cyclable

Objectifs à atteindre :

- ✓ Evaluer l'impact de la mise en place du schéma cyclable
- ✓ Ajuster l'ambition du schéma directeur en fonction de la fréquentation des aménagements

Localisation d'intervention :

- ✓ Ensemble du territoire

Mesures à mettre en place :

- ✓ Campagne de concertation publique à planifier suite à l'aménagement des premiers itinéraires afin de communiquer sur l'avancement de la mise en œuvre du schéma directeur, présenter les prochaines et recueillir le ressenti de la population
- ✓ Comptages routiers annuels (piéton/vélo/voiture) pour évaluer l'évolution de la fréquentation des routes / aménagements modes actifs
- ✓ Les données de fréquentation ainsi que les retours de la population permettront d'évaluer la nécessité de modifier à la hausse (ou à la baisse) l'ambition du schéma directeur


Coûts :


- ✓ Achat d'un compteur (tube pneumatique spécifique vélo) : entre 1 500 € et 3 000 € HT
- ✓ Réalisation de 10 points de comptage sur une semaine : 4 000 € HT


Suivi des mesures :

- ✓ Nombre de concertations réalisées
- ✓ Nombre de comptages réalisés
- ✓ Taux de fréquentation des aménagements et de report modal

Mise en œuvre :


 Court terme
- de 3 ans



 Moyen terme
3 à 6 ans



 Long terme
6 à 10 ans

Une action à suivre tout au long de la mise en œuvre des aménagements du schéma directeur


Acteurs	Rôle
Communauté de communes	Organisateur des réunions, des comptages et de l'évaluation


Faisabilité :


Technique


Financière

Cible :


Actifs / résidents


Touristes

➔ SÉCURISER LES DÉPLACEMENTS :

I.10. METTRE EN PLACE DU DOUBLE SENS CYCLABLE

Constat du diagnostic :

- ✓ Toutes les voiries dont la vitesse maximale autorisée ≤ 30 km/h sont à double sens pour les vélos, sauf si la collectivité l'interdit (R110-2 Code de la Route)

Objectifs à atteindre :

- ✓ Matérialiser la place du vélo sur la chaussée et communiquer sur le partage de la voirie en visualisant le double sens cyclable sur les voies éligibles

Localisation d'intervention :

- ✓ Zones 30, existantes ou à venir, en sens unique

Mesures à mettre en place :

- ✓ Comme les voies en zone 30 sont actuellement toutes à double sens, cette action ne pourra être mise en place que lorsqu'un plan de circulation sera modifié
- ✓ A mener en concertation avec l'action 3.2 sur l'extension des zones d'apaisement de la circulation

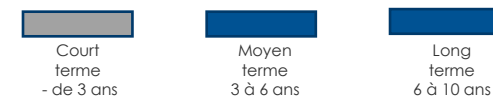
Coûts :

- ✓ Panonceaux normés : ~ 20 € l'unité
- ✓ Pictogramme vélo : ~ 18 € en peinture antidérapante réfléchissante

Suivi des mesures :

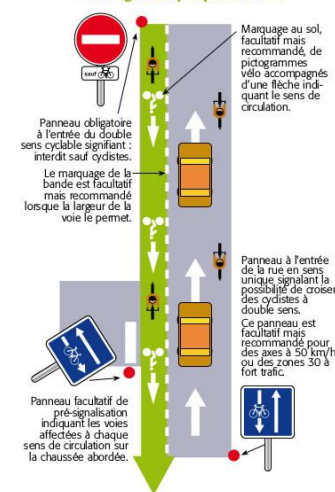
- ✓ Nombre de voies en DSC

Mise en œuvre :



Une action à déployer lors des changements de plan de circulation dans les communes

Panneaux et marquages réglementaires : une signalétique particulière



Acteurs	Rôle
Communes	Maitre d'ouvrage

Faisabilité :



Cible :



- 1** **Rappel des orientations stratégiques**
- 2** **Les fiches actions thématiques**
 - 2.1** **Le développement de l'usage du vélo**
 - 2.2** **Le covoiturage et l'autopartage**
 - 2.3** **Les alternatives locales**
 - 2.4** **Les transports collectifs**
- 3** **Exemples d'aides et de subventions mobilisables**
- 4** **La gouvernance**

➔ RENFORCER LA PRATIQUE DU COVOITURAGE :

2.1. RENFORCER L'UTILISATION DES SERVICES DE COVOITURAGE EXISTANTS

Constat du diagnostic :

- ✓ Existence d'un covoiturage informel
- ✓ La Région BFC encourage le développement d'une pratique formelle via l'application Mobigo <https://covoiturage.viamobigo.fr/>, ainsi que la Métropole de Dijon à travers son application DiviaCovoit' <https://www.divia.fr/voiture-partagee/diviacovoit>
- ✓ Existence d'aires formelles de covoiturage et de nombreux parkings pouvant devenir des aires ou zones de covoiturage

Objectifs à atteindre :

- ✓ Instaurer une pratique formelle du covoiturage
- ✓ Continuer les efforts réalisés dans l'information et la communication réalisée autour du covoiturage
- ✓ Diminuer l'autosolisme en favorisant le covoiturage (formelle ou informelle)

Localisation d'intervention :

- ✓ Ensemble du territoire



Mesures à mettre en place :

- ✓ Proposer des actions de promotion et sensibilisation à la pratique du covoiturage en direction des habitants
- ✓ Créer une « communauté » (CCPD et CCNeT) au sein des applications existantes
- ✓ Sensibiliser et accompagner les entreprises, pour qui le covoiturage, de par leurs flux domicile-travail massifiés, peut être une solution d'optimisation de leur mobilité → cette action spécifique est traitée à travers l'action 3.4 « Sensibilisation au déploiement de plans de mobilités employeurs »


Coûts :

- ✓ Temps à prévoir par le chargé de mission mobilité pour la communication / sensibilisation


Suivi des mesures :

- ✓ Nombre d'inscrits sur les « communautés » créées au sein des applications de covoiturage
- ✓ Nombre de trajets réalisés

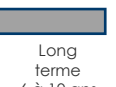
Mise en œuvre :



Court terme
- de 3 ans



Moyen terme
3 à 6 ans



Long terme
6 à 10 ans

Immédiate pour la création des communautés puis régulière pour la communication

Acteurs	Rôle
Communauté de communes	Communication / sensibilisation
Région BFC / Dijon Métropole	Porteurs des plateformes de covoiturage

Faisabilité :

1 2 3

Technique

1 2 3

Financière

Cible :

1 2 3

Actifs / résidents

1 2 3

Touristes

➔ RENFORCER LA PRATIQUE DU COVOITURAGE :

2.2. CONSTRUCTION D'UN SERVICE PUBLIC DE COVOITURAGE

Constat du diagnostic :

- ✓ Existence et pratique du covoiturage informel
- ✓ Forte concentration des flux sur Dijon Métropole
- ✓ Des lignes de transports en commun qui ne desservent pas tout le territoire

Objectifs à atteindre :

- ✓ Le covoiturage est un service complémentaire aux lignes de transports collectifs permettant une alternative au tout-voiture. Il est donc pertinent que son coût soit similaire à celui d'un transport collectif pour les déplacements du quotidien
- ✓ L'objectif n'est donc pas de proposer une gratuité des transports mais d'associer le covoiturage aux transports collectifs afin de présenter une offre de mobilité complète alternative à la voiture

Localisation d'intervention :

- ✓ Ensemble du territoire

Mesures à mettre en place :

- ✓ Etude de faisabilité : une étude spécifique est nécessaire avant le lancement d'un service (à travers des modèles classiques « RDV » de covoiturage planifié ou plus innovant de type « lignes » de covoiturage en temps réel avec un réseau de lignes de covoiturage structurantes et une garantie départ cadencée)
- ✓ Si l'étude valide le besoin : implantation d'arrêts reconnaissables et création de l'outil numérique de gestion du service par l'opérateur retenu (Karos, Ecov, ...)

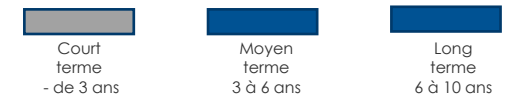
Coûts :

- ✓ Charge à estimer à l'aune des usagers

Suivi des mesures :

- ✓ Nombre d'usagers
- ✓ Nombre de lignes créées

Mise en œuvre :



Mise en œuvre progressive selon les besoins

Acteurs	Rôle
Communauté de Communes	Porteur de projet
Entreprise privée	Opératrice / partenaire technique

Faisabilité :



Cible :



➔ RENFORCER LA PRATIQUE DU COVOITURAGE :

2.3. CRÉER DES AIRES DE COVOITURAGE LOCALES

Constat du diagnostic :

- ✓ Existence et pratique du covoiturage informel
- ✓ La Région et la Métropole encouragent le covoiturage
- ✓ Besoin d'alternatives à l'offre limitée de transports collectifs
- ✓ Existence d'aires formelles de covoiturage et de nombreux parkings pouvant devenir des aires de covoiturage

Objectifs à atteindre :

- ✓ Renforcer la lisibilité des pratiques de covoiturage
- ✓ Renforcer le report modal local en rendant les aires intermodales
- ✓ Créer une identité de territoire avec une identité et une labellisation des aires : multiplication de petites aires multimodales de proximité plutôt que de grands parkings excentrés

Localisation d'intervention :

- ✓ Ensemble du territoire

Mesures à mettre en place :

- ✓ Créer des aménagements adaptés : il existe des aires de covoiturage formelles sur le territoire, plusieurs parkings sont utilisés comme lieu de rencontre / prise en charge de covoitureurs informelles, au moins une zone dans chaque commune peut être identifiée comme future aire de covoiturage (par exemple la salle des fêtes, le parvis de la mairie, ...).
- ✓ Il faut s'assurer que ces espaces répondent aux besoins : nombre de places suffisantes, présence de services associés (stationnement cyclable sécurisé, abri en attente du covoitureur motorisé, présence d'éclairage, bornes de recharge électrique, éventuellement toilettes publiques, ...) → rédaction d'un cahier des charge type qui pourrait déboucher sur un système de labellisation des aires

Coûts :

- ✓ Utilisation des parkings existants
- ✓ Exemple d'aménagements : station vélo, entre 1000 et 3000 € (du gonflage à la recharge), arceau vélo, 200 €, borne de recharge pour voiture électrique, à partir de 3-4000 €

Suivi des mesures :

- ✓ Nombre d'aires aménagées
- ✓ Taux d'occupation des aires

Mise en œuvre :



Aménagement progressif du maillage
Vision de long terme pour la création de nouvelles aires

Acteurs	Rôle
Communauté de Communes	Partenaire technique/financier
Communes	Maitre d'ouvrage

Faisabilité :



Cible :



➔ DÉVELOPPER L'AUTOPARTAGE :

2.4. METTRE EN PLACE UN SERVICE D'AUTOPARTAGE

Constat du diagnostic :

- ✓ Plus de 50 % des ménages disposent de 2 voitures ou plus
- ✓ Besoin d'une solution d'appoint pour des déplacements ponctuels
- ✓ Optimisation de l'usage du véhicule avec un taux d'utilisation plus élevé

Objectifs à atteindre :

- ✓ Faire connaître le système d'autopartage aux habitants
- ✓ Lancer la dynamique sur le territoire en expérimentant les différentes modalités de mise à disposition de véhicules à travers les entreprises du territoire (en lien avec l'action 3.4)

Localisation d'intervention :

- ✓ Ensemble du territoire

Mesures à mettre en place :

- ✓ Communiquer/valoriser les dispositifs existants (et leur fonctionnement)
- ✓ Se rapprocher des exploitants de ce type de service (Clem', Citiz, ...) pour définir les possibilités et les modalités de fonctionnement (de la mise à disposition de voitures en libre-service à une gestion complète de flotte)

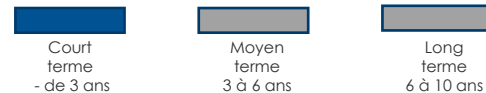
Coûts :

- ✓ A définir en fonction du type d'autopartage mis en place

Suivi des mesures :

- ✓ Nombre de véhicules mis en autopartage
- ✓ Taux de réservation

Mise en œuvre :



La communication peut être mise en place rapidement et les expérimentations de mise à disposition de véhicules à court terme

Acteurs	Rôle
Communauté de communes	Communication
Entreprises	Cibles prioritaires pour la mise à disposition de véhicules
Exploitant	Gestion du service

Faisabilité :



Cible :



- 
- 1** **Rappel des orientations stratégiques**
 - 2** **Les fiches actions thématiques**
 - 2.1** **Le développement de l'usage du vélo**
 - 2.2** **Le covoiturage et l'autopartage**
 - 2.3** **Les alternatives locales**
 - 2.4** **Les transports collectifs**
 - 3** **Exemples d'aides et de subventions mobilisables**
 - 4** **La gouvernance**

3.1 Rendre les gares multimodales

➔ AMÉLIORER LES CONDITIONS D'ACCÈS DU QUOTIDIEN :

3.1. RENDRE LES GARES MULTIMODALES

Constat du diagnostic :

- ✓ Un projet de territoire qui cherche à conserver et faire revenir l'activité sur place
- ✓ L'absence de pôles d'échanges réellement multimodaux pour favoriser les échanges et l'attractivité

Objectifs à atteindre :

- ✓ Transformer les gares en pôles multimodaux (en lien avec le stationnement vélo, action 1.2, le développement du covoiturage, action 2.3 et le rabattement vers les gares, action 4.2)
- ✓ Mise en place de tiers-lieux de travail (espaces de coworking, salles de réunions, ...) puis encourager et accompagner la mise en œuvre de ces espaces

Localisation d'intervention :

- ✓ Gares du territoire

Mesures à mettre en place :

- ✓ Aménagements extérieurs : étude de faisabilité pour préparer un cahier des charges type sur l'aménagement à minima (stationnement vélo sécurisé, prises VAE, pompe de gonflage, bornes de recharges pour véhicules électriques, ...)
- ✓ Aménagements intérieurs : s'associer à Gares & Connexions pour faire le bilan des surfaces disponibles, équiper les locaux, gestion en régie ou location à un prestataire
- ✓ Pour aller plus loin sur les espaces de travail partagés, possibilité de mettre à disposition des salles existantes des communes (notamment à travers l'appli RuraConnect : <https://aides-territoires.beta.gouv.fr/aides/cd20-ouvrez-les-portes-de-votre-mairie-aux-teletra/>)


Coûts :

- ✓ Variables selon les choix d'aménagements retenus


Suivi des mesures :

- ✓ Nombre de gares aménagées
- ✓ Fréquentation des tiers-lieux de travail


Mise en œuvre :



Court terme
- de 3 ans



Moyen terme
3 à 6 ans




Long terme
6 à 10 ans


Une action à caler dans un temps long pour prévoir l'aménagement de toutes les gares

Acteurs	Rôle
Communauté de communes	Assistance technique
Communes	Maitre d'ouvrage
Gares & Connexions	Gestionnaire de gares et expertise intermodalité

Faisabilité :




Technique




Financière

Cible :



Actifs / résidents



Touristes

AMÉLIORER LES CONDITIONS D'ACCÈS DU QUOTIDIEN :

3.2. ETENDRE LES ZONES D'APAISEMENT

Constat du diagnostic :

- ✓ Une hétérogénéité du traitement des espaces publics
- ✓ Une prédominance du tout-voiture par rapport aux autres modes

Objectifs à atteindre :

- ✓ Meilleure lisibilité et homogénéité de la traversée des centre-bourgs par les usagers
- ✓ Amélioration de la qualité de vie et partage de la voirie facilité permettant un développement de la pratique d'alternatives à la voiture

Localisation d'intervention :

- ✓ Ensemble des communes du territoire



Mesures à mettre en place :

- ✓ Identification des zones à apaiser
- ✓ Réalisation des aménagements en lien avec le guide des aménagements intercommunaux (cf. action 3.3) : l'aménagement correct des zones apaisées (aménagements physiques) est important afin de réguler « naturellement » les vitesses (et éviter qu'elles réaugmentent à l'intérieur de la zone)

Coûts :

- ✓ 120 à 250 €/m² selon les éléments mis en place

Suivi des mesures :

- ✓ Nombre d'aménagements réalisés
- ✓ Linéaire de voirie aménagée

Mise en œuvre :

Court terme - de 3 ans Moyen terme 3 à 6 ans Long terme 6 à 10 ans

Une action à prendre en compte dans le temps lors des aménagements de voirie

Acteurs	Rôle
Communes	Maitre d'ouvrage

Faisabilité :

1 2 3 1 2 3
Technique Financière

Cible :

1 2 3 1 2 3
Actifs / résidents Touristes

➔ AMÉLIORER LES CONDITIONS D'ACCÈS DU QUOTIDIEN :

3.3. CRÉER UNE CHARTE DES AMÉNAGEMENTS DE VOIRIE

Constat du diagnostic :

- ✓ Une hétérogénéité du traitement des espaces publics
- ✓ Des aménagements pas toujours aux normes selon les recommandations du Cerema

Objectifs à atteindre :

- ✓ Mettre à disposition des communes un outil d'aide à la réalisation des travaux et des aménagements des espaces publics
- ✓ Homogénéiser le traitement des espaces publics et de la voirie
- ✓ Assurer un traitement des espaces publics et de la voirie conforme aux réglementations

Localisation d'intervention :

- ✓ Ensemble du territoire

Mesures à mettre en place :

- ✓ Créer en interne ou faire appel à un bureau d'étude spécialisé pour réaliser une charte des espaces publics et de la voirie
- ✓ Se baser sur le guide des aménagements déjà préparé par le Département : <https://www.cotedor.fr/sites/cotedor/files/media/documents/2024/03/GUIDE%20DES%20AMENAGEMENTS%20ROUTIERS.pdf>
- ✓ Un retour d'expériences des pratiques rencontrées dans les communes pourrait enrichir le document
- ✓ La mettre à disposition des communes afin de les aider à la réalisation technique du traitement de la voirie et des espaces publics


Coûts :

- ✓ Réalisation d'une charte : ~10 k€


Suivi des mesures :

- ✓ Nombre d'aménagements réalisés
- ✓ Linéaire de voirie aménagé


Mise en œuvre :



Court terme
- de 3 ans



Moyen terme
3 à 6 ans



Long terme
6 à 10 ans

Une action à prendre en compte dans le temps lors des aménagements de voirie

Acteurs	Rôle
Communauté de Communes	Maitre d'ouvrage
Commune	Partenaire
Chargé de mobilité interne ou Bureau d'études	Conseil et réalisation de la charte

Faisabilité :



Technique



Financière

Cible :



Actifs / résidents



Touristes

➔ AMÉLIORER LES CONDITIONS D'ACCÈS DU QUOTIDIEN :

3.4. SENSIBILISATION AU DÉPLOIEMENT DE PLANS DE MOBILITÉ EMPLOYEURS

Constat du diagnostic :

- ✓ Les entreprises, et encore plus les zones de regroupement inter-entreprises, sont d'importants pôles générateurs de déplacements
- ✓ Règlementairement, les structures de 50 employés et plus, situées dans le périmètre d'un plan de mobilité, doivent obtenir un accord collectif sur le thème de la mobilité domicile-travail dans le cadre de la négociation annuelle obligatoire, sinon elles ont l'obligation de réaliser un plan de mobilité employeur

Objectifs à atteindre :

- ✓ Optimiser la mobilité sur le territoire à travers une approche bottom-up
- ✓ Donner plus de poids aux politiques de mobilité du territoire en s'appuyant sur des demandes concrètes de la part des entreprises

Localisation d'intervention :

- ✓ Entreprises et zones d'activité du territoire

Mesures à mettre en place :

- ✓ Travail du conseiller mobilité, en partenariat avec le service développement économique, pour sensibiliser les entreprises du territoire à la réalisation d'un PDME (intérêt, avantages, modalités et obligations réglementaires)
- ✓ Pour un effet de levier maximal, travailler en priorité sur les plans de mobilité inter-entreprises (en zones d'activité)
- ✓ La réalisation du PDME est du ressort de l'entreprise (qui va repenser les déplacements domicile-travail de ses salariés et travailler sur des pistes de report modal, d'optimisation des trajets et de démobilité)
- ✓ Animation du réseau d'entreprises et suivi de l'avancement de la mise en place des PDME/PDMEiE



Coûts :

- ✓ Temps à prévoir par le chargé de mission mobilité pour la communication / sensibilisation

Suivi des mesures :

- ✓ Nombre d'entreprises sensibilisés
- ✓ Taux de concrétisation

Mise en œuvre :

Court terme - de 3 ans Moyen terme 3 à 6 ans Long terme 6 à 10 ans

Immédiate puis campagnes de (re)sensibilisations régulières

Acteurs	Rôle
Communauté de communes	Communication / sensibilisation
Entreprises	Réalisation du PDME

Faisabilité :

Technique: [1] [2] [3] Financière: [1] [2] [3]

Cible :

Actifs / résidents: [1] [2] [3] Touristes: [1] [2] [3]

- 
- 1** **Rappel des orientations stratégiques**
 - 2** **Les fiches actions thématiques**
 - 2.1** **Le développement de l'usage du vélo**
 - 2.2** **Le covoiturage et l'autopartage**
 - 2.3** **Les alternatives locales**
 - 2.4** **Les transports collectifs**
 - 3** **Exemples d'aides et de subventions mobilisables**
 - 4** **La gouvernance**

4.1 Améliorer le service des transports collectifs

ADAPTER L'OFFRE DE TRANSPORT EN COMMUN :

4.1. AMÉLIORER LE SERVICE DES TRANSPORTS COLLECTIFS

Constat du diagnostic :

- ✓ Une offre jugée insuffisante pour répondre aux besoins de déplacements (train comme car)
- ✓ Des lignes de train structurantes parcourent le territoire mais le maillage en termes de lignes et de gares est insuffisant
- ✓ Des lignes de cars interurbaines qui circulent toute la journée, avec un remplissage proche des 100 % en heures de pointe et un faible taux de remplissage en heures creuses

Objectifs à atteindre :

- ✓ Augmenter la fréquence du service
- ✓ Modifier le dimensionnement du service : en réduisant la capacité des cars en heures creuses / en revoquant la taille des rames / en s'assurant de places pour les vélos
- ✓ Déterminer les conditions de réouverture de stations fermées
- ✓ Déterminer les conditions de réouverture de certains axes fermés

Localisation d'intervention :

- ✓ Ensemble du territoire

Mesures à mettre en place :

- ✓ Travail dans le cadre du contrat opérationnel avec la Région (échanges avec la Région et la Métropole)
 - ✓ En mettant en avant que des migrations transverses s'opèrent
 - ✓ En garder en tête les aspects innovants à long-terme (train-tram)
- ✓ La nécessité de rendre les gares existantes (et à venir) multimodales est traité à travers le stationnement vélo qui doit se déployer dans les gares (1.2), du développement du covoiturage (2.3) et des tiers-lieux (3.1)

Coûts :

- ✓ Selon les évolutions des lignes, des coûts supplémentaires seront à intégrer

Suivi des mesures :

- ✓ Nombre de lignes optimisées
- ✓ Evolution du taux de fréquentation
- ✓ Enquête de satisfaction

Mise en œuvre :



Lancement immédiat des discussions pour des changements opérationnels à plus long terme

Acteurs	Rôle
Communauté de Communes et communes	Partenaire
Conseil Départemental	Partenaire
Région	Autorité Organisatrice (pouvoir décisionnaire)

Faisabilité :



Cible :



ADAPTER L'OFFRE DE TRANSPORT EN COMMUN :

4.2. METTRE EN PLACE DES NAVETTES DE RABATEMENT

Constat du diagnostic :

- ✓ Insuffisance de l'offre ferrée et nécessité de proposer une alternative à la voiture individuelle pour favoriser le report modal
- ✓ Un service de transport à la demande existant mais non cadencé et ne répondant pas à ce besoin

Objectifs à atteindre :

- ✓ Mettre en place un service de rabattement vers les gares

Localisation d'intervention :

- ✓ Ensemble du territoire en direction des gares

Mesures à mettre en place :

- ✓ Identification des communes ne bénéficiant pas d'une desserte ferroviaire et des flux potentiellement concernés
- ✓ Dimensionnement du service correspondant (parcours, horaires, fréquence, typologie des véhicules, ...) / adéquation/intégration à l'offre de service actuelle (lignes interurbaines et TAD)
- ✓ Se caler sur les aires locales de covoiturage comme point de ramasse (cf. action 2.3)
- ✓ Elargissement de la desserte des gares aux principaux pôles générateurs
- ✓ Sélection du prestataire

Coûts :

- ✓ A définir

Suivi des mesures :

- ✓ Nombre de lignes créées
- ✓ Taux de fréquentation
- ✓ Enquête de satisfaction

Mise en œuvre :



Lancement à court terme des premières navettes, puis déploiement progressif des discussions pour des changements opérationnels à plus long terme

Acteurs	Rôle
Communauté de Communes et communes	Partenaires techniques et financiers
Transporteur	Exploitant du service

Faisabilité :



Cible :



➔ TRANSPORT À LA DEMANDE :

4.3. STRATÉGIE DE COMMUNICATION AUTOUR DU SERVICE TAD

Constat du diagnostic :

- ✓ Mauvaise connaissance du service
- ✓ Réservation compliquée pour les personnes âgées (lignes saturées, difficultés avec internet)
- ✓ Des efforts de communication ont déjà été fait... sans succès

Objectifs à atteindre :

- ✓ Améliorer la lisibilité de l'offre et encourager son utilisation

Localisation d'intervention :

- ✓ Ensemble du territoire



Mesures à mettre en place :

Renforcer la communication sur l'offre de service à venir* en :

- ✓ S'assurant d'une expérience utilisateur facilitée pour les réservations (enquête mystère, ...)
- ✓ Intégrant systématiquement la question du TAD dans toute communication/événement autour de la mobilité
- ✓ Proposant des animations spécifiques lors de la semaine européenne de la mobilité en septembre ou à l'occasion de « fresques de la mobilité »

* TAD mutualisé à venir pour la fin 2024 (règlement de service rédigé, cahier des charges pour l'été 2024, appel à la concurrence fin août/septembre, choix du prestataire en septembre/octobre, pour un début de prestation prévu en fin d'année 2024). Chaque marque TAD reste indépendante : Liber'Net et Mobiplaine, les horaires sont élargis (08h00 à 18h30 du lundi au vendredi, et le samedi de 08h00 à 13h00), plus de secteurs géographiques couverts et 14 points d'arrêts sur la métropole.

Coûts : à préciser

- ✓ Temps à prévoir par le chargé de mission mobilité pour la communication / animation

Suivi des mesures :

- ✓ Nombre d'animations effectuées

Mise en œuvre :

Court terme
- de 3 ans

Moyen terme
3 à 6 ans

Long terme
6 à 10 ans

Cette action doit être mise en place à partir du S1 2025 avec le nouveau marché de prestation

Acteurs	Rôle
Communauté de communes	Communication / sensibilisation
Communes	Partenaires : relai de communication, appui logistique

Faisabilité :

Technique

Financière

Cible :

Actifs / résidents

Touristes

4.4 Etendre le périmètre de déploiement du TAD

TRANSPORT À LA DEMANDE :

4.4. ETENDRE LE PÉRIMÈTRE DE DÉPLOIEMENT DU TAD

Constat du diagnostic :

- ✓ Les lignes de TAD présentes proposent exclusivement un rabattement vers Dijon alors que des besoins existent sur les CC limitrophes (pour desservir ehpad et esat, notamment sur Auxonne)

Objectifs à atteindre :

- ✓ Répondre aux besoins d'une partie de la population grâce à un service préexistant

Localisation d'intervention :

- ✓ Limites de territoire vers les CC limitrophes

Mesures à mettre en place :

- ✓ Compléter l'offre de TAD afin de répondre aux besoins des habitants

Coûts :

- ✓ Selon les évolutions du service, des coûts supplémentaires seront à intégrer

Suivi des mesures :

- ✓ Fréquentation du service

Mise en œuvre :



Cette action est en cours avec Dijon Métropole et doit continuer avec les autres CC limitrophes

Acteurs	Rôle
Communauté de Communes	Autorité organisatrice
Autres CC	Partenaires (pénétration du TAD sur leur ressort territorial)

Faisabilité :



Cible :



- 
- 1** **Rappel des orientations stratégiques**
 - 2** **Les fiches actions thématiques**
 - 2.1** **Le développement de l'usage du vélo**
 - 2.2** **Le covoiturage et l'autopartage**
 - 2.3** **Les alternatives locales**
 - 2.4** **Les transports collectifs**
 - 3** **Exemples d'aides et de subventions mobilisables**
 - 4** **La gouvernance**

LES POSSIBILITÉS DE FINANCEMENT

- ▶ Le site Aides Territoires <https://aides-territoires.beta.gouv.fr/> regroupe les aides disponibles pour financer et accompagner les projets sur de nombreuses thématiques, dont la mobilité, dont les aides de la Banque des territoires.



Ingénierie territoriale de la
mobilité verte et résiliente

Bénéficiaire d'ingénierie territoriale de la mobilité verte et résiliente - Ingénierie territoriale de la mobilité verte et résiliente

- Appui à l'élaboration des stratégies de mobilité durables et innovantes des collectivités,
- Appui au montage de projets en matière de mobilité,
- Appui au déploiement de projets ou services innovants en matière de mobilité

Cofinancement d'études d'ingénierie territoriale dans la limite de 50% du montant TTC de l'étude

www.aides-territoires.beta.gouv.fr

- ▶ Les appels à projets et appels à manifestation d'intérêts de France Mobilités sont également à sourcer.



FRANCE MOBILITÉS
FRENCH MOBILITY

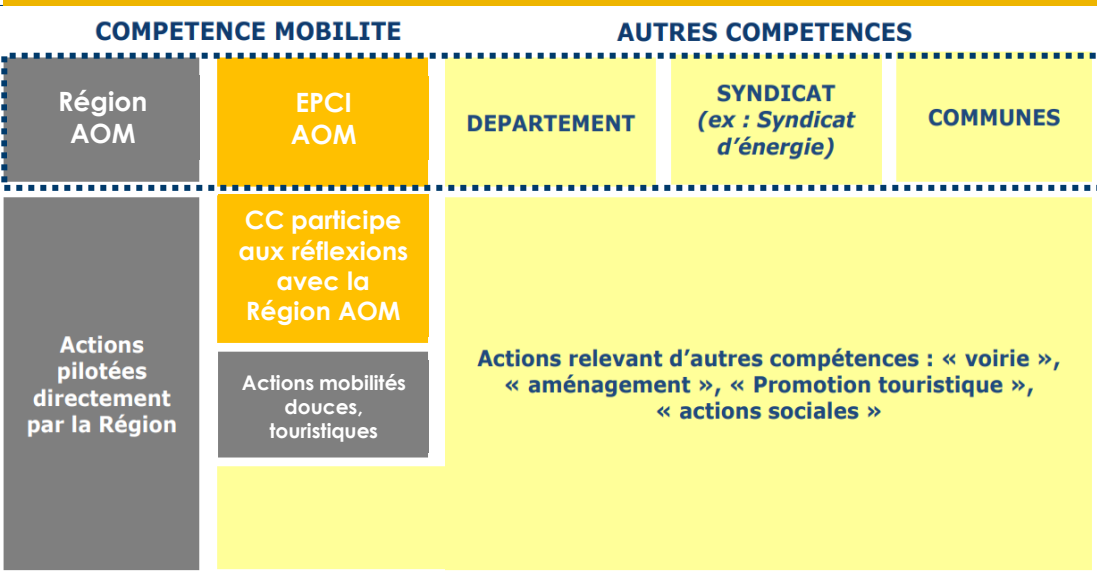
- 1** **Rappel des orientations stratégiques**
- 2** **Les fiches actions thématiques**
 - 2.1** **Le développement de l'usage du vélo**
 - 2.2** **Le covoiturage et l'autopartage**
 - 2.3** **Les alternatives locales**
 - 2.4** **Les transports collectifs**
- 3** **Exemples d'aides et de subventions mobilisables**
- 4** **La gouvernance**

→ QUELLE GOUVERNANCE POUR FAIRE AVANCER LES ACTIONS DU PMS ?

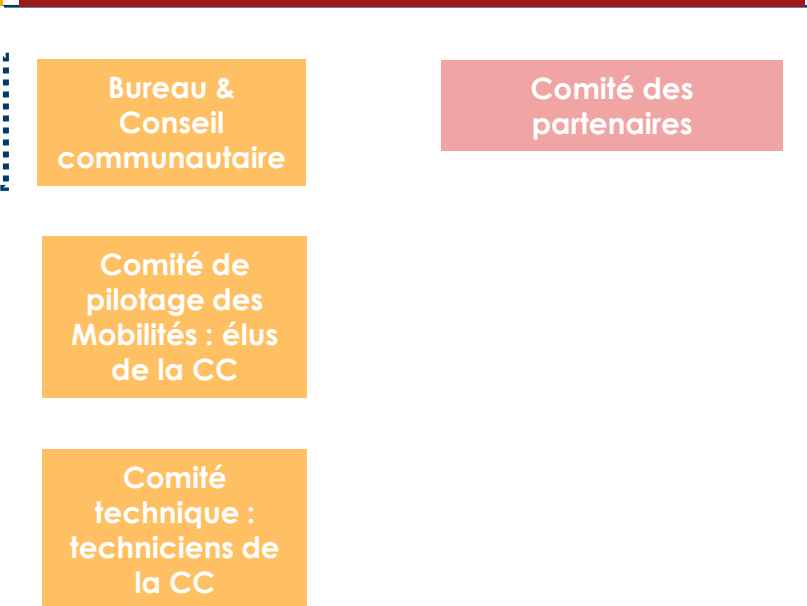
DES INSTANCES DE RÉFLEXIONS ET DE DÉCISIONS À METTRE EN PLACE AVEC LES PARTIES PRENANTES

Le PMS est piloté par la CC. Des instances de suivi et de pilotage sont à planifier avec les acteurs concernés. La mise en œuvre des actions et la coordination des acteurs est à assurer par le responsable du suivi du PMS au sein de la CC.

Les acteurs membres du COTECH et COPIL selon leurs compétences



Les instances d'échanges et de décisions



Autres partenaires possibles du Comité technique

- Les EPCI voisins pour leurs retours d'expériences et besoins de coordination dans les projets inter EPCI,
- L'Ademe,
- Le CEREMA,
- ...

Des temps de réflexion et de validation à planifier tout au long de l'année



Communauté de Communes de la Plaine Dijonnaise

📍 12 rue Ampère | BP 53 | 21110 GENLIS

☎ 03.80.37.70.12

✉ accueil@plainedijonnaise.fr

communauté de communes



Communauté de Communes Norge et Tille

📍 47 route de Norges | 21490 BRETIGNY

☎ 03.80.35.53.99

✉ contact@norgeetille.fr