

Plan de Mobilité Simplifié de la Communauté de Communes Entre Saône et Grosne

Présentation au Comité des Partenaires
15 janvier 2025

- ▶ **La Communauté de Communes Entre Saône et Grosne (CCESG) s'est saisie de la compétence d'organisation de la mobilité et est devenue AOM Locale au 01/07/21.**

- ▶ **Elle est ainsi devenue l'acteur légitime pour l'organisation des services de mobilité sur son périmètre** de façon à améliorer les conditions de déplacements des habitants ;

Les services concernés par la compétence mobilité :

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



Transport régulier



Transport scolaire



Transport à la demande



Logistique urbaine



Mobilités actives



Mobilités partagées



Mobilités solidaires



Conseil en mobilité

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

Le Plan de Mobilité Simplifié c'est quoi ?

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

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

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

Les objectifs de ce plan de mobilité simplifié (PdMS)

Objectifs :

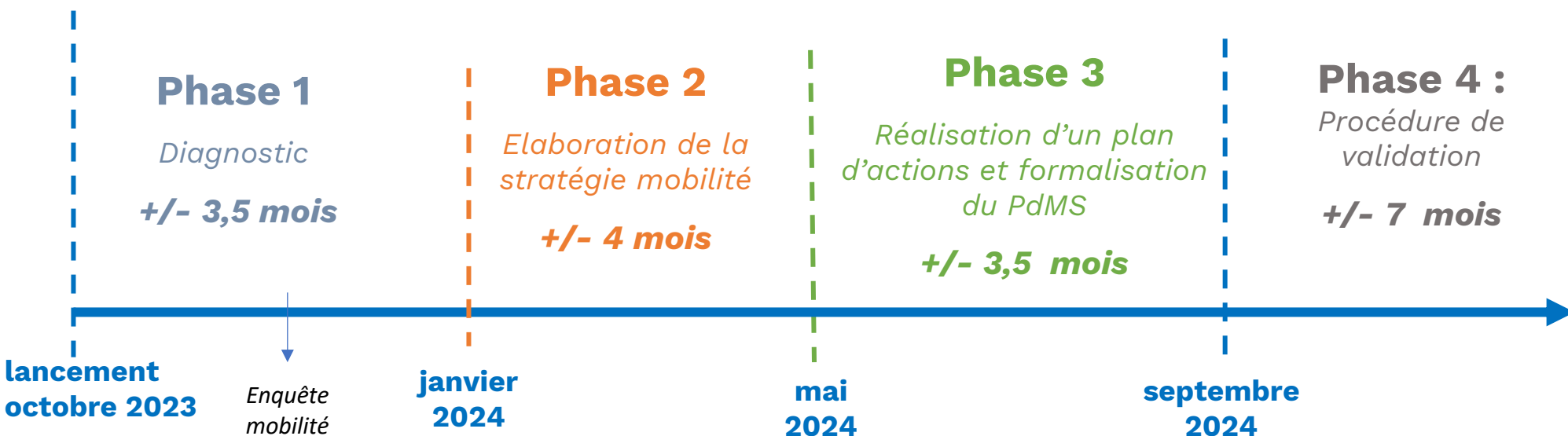
- ▶ **Disposer d'un diagnostic actualisé quant à l'adéquation entre offre, besoins et pratiques de déplacements, sur et en interaction avec le territoire** (notamment les agglos de Chalon et Macon, ville de Tournus,...) ;
- ▶ **Définir une stratégie globale de mobilité adaptée aux différentes échelles de déplacements** (communes vers pôles de proximité, territoire, lien avec l'extérieur) **et publics cibles** (actifs, captifs, ...) **en intégrant les spécificités locales de façon à permettre :**
 - *A chacun de se déplacer pour les besoins les plus courants ;*
 - *Valoriser et développer les modes de déplacement alternatifs à l'autosolisme en limitant sa dépendance* (en lien avec les réflexions du CRTE pour limiter les émissions de GES)
 - *Et d'insuffler un changement des comportements pour certains usagers ;*
- ▶ **Adopter une réflexion concertée « avec » et surtout « entre » les acteurs de la mobilité, partenaires institutionnels et associatifs du territoire pour aboutir à un document partagé par tous ;**

Cette étude constituera un réel outil programmatique :

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

Rappel du déroulement général de l'étude

- 11 mois d'études avec 3 phases techniques et 1 phase transversale de suivi, concertation et co-construction, puis une phase 4 liée à la procédure de validation.

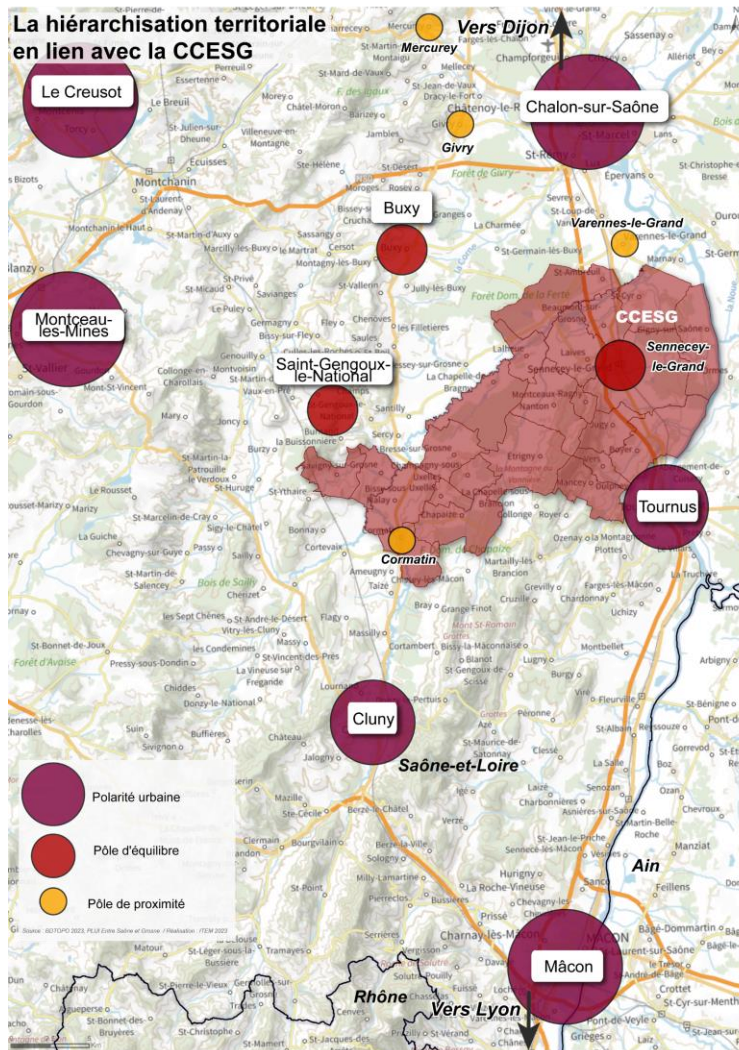
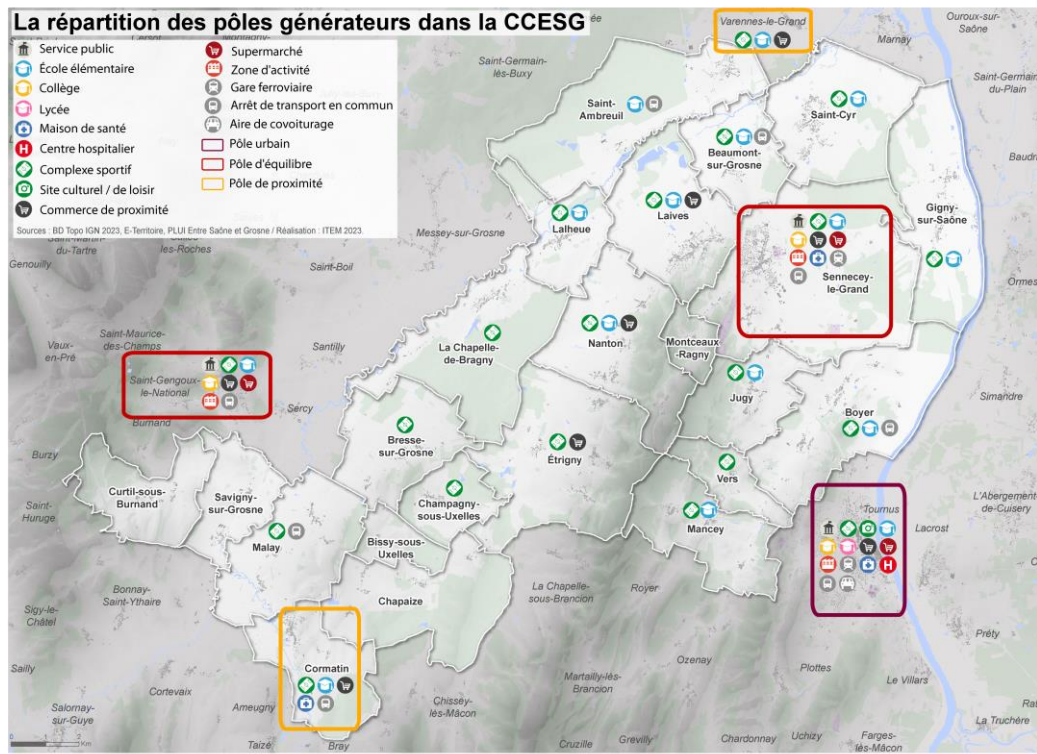




Synthèse du diagnostic

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

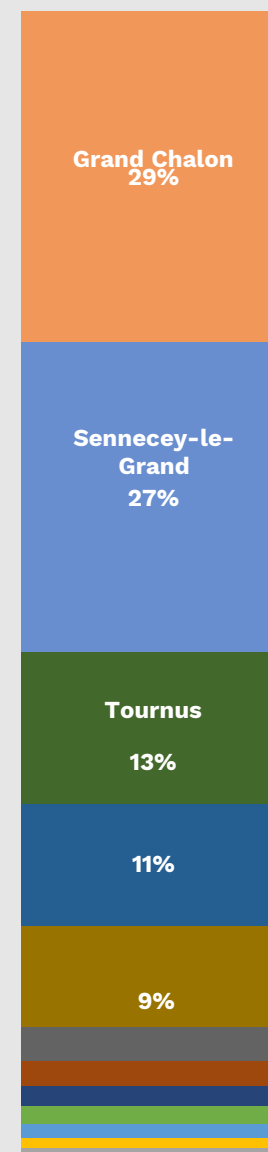
- ▶ La CCESG est un territoire à dominante rurale regroupant 23 communes et 11 200 habitants.
- ▶ Elle se situe à une quinzaine de minutes des polarités urbaines intermédiaires de Tournus et Cluny, et des polarités d'équilibre de Saint-Gengoux-le-National et Buxy.
- ▶ Elle est située entre 20 et 45 minutes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



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

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

Destination des habitants
tous motifs confondus



40 % des déplacements internes à la CCESG

Commune de résidence

Saint-Gengoux-le-National

Plus de 2 actifs sur 3 sortent du territoire pour travailler

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

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

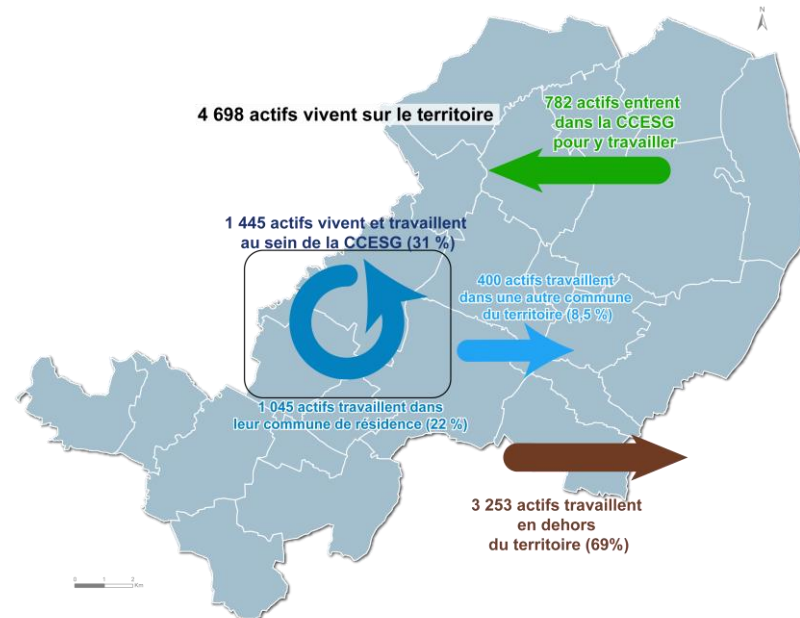
- **22 % travaillent dans leur commune de résidence** (1 045 actifs) et effectuent des déplacements courts ;
- **8,5 % se déplacent vers une autre commune du territoire** (400 flux) ;
- **42 % des flux internes** sont en lien avec Sennecey-le-Grand.

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

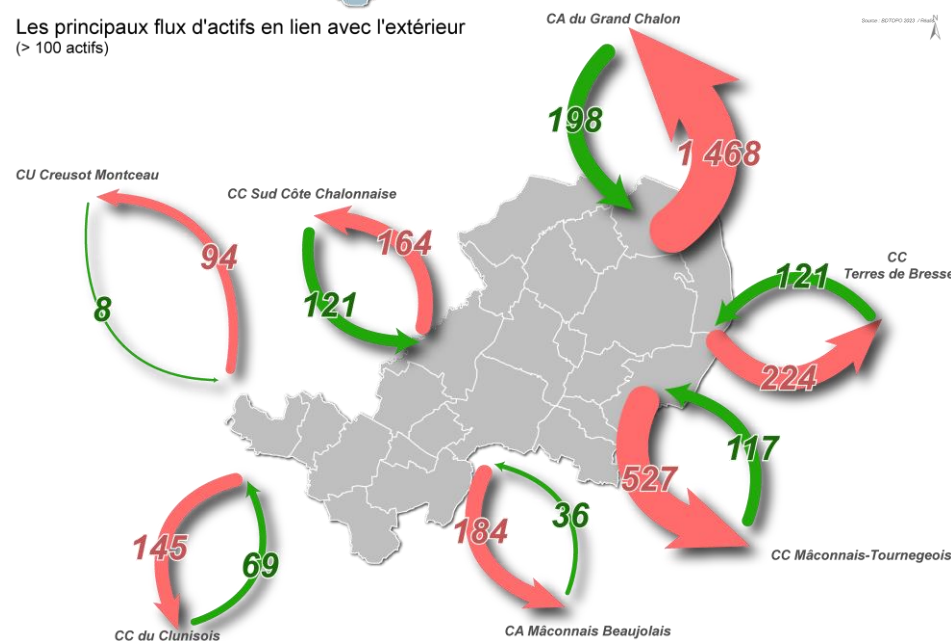
- **45 % travaillent dans la CA du Grand Chalon** (1 468 actifs, 723 à Chalon-sur-Saône) ;
- **16 % travaillent sur la CC Mâconnais-Tourneugeois** (527 actifs, 441 à Tournus).

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

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



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



Une prédominance de la voiture pour se déplacer !

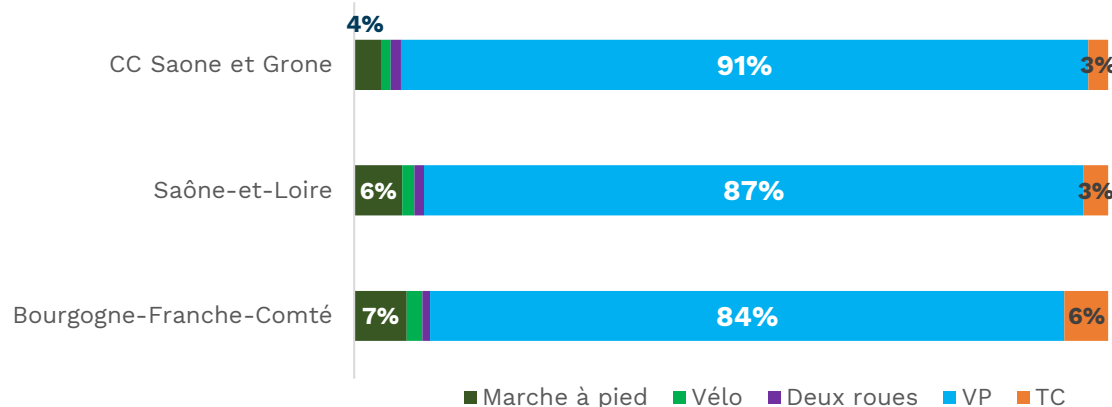


Utilisation des modes tous motifs confondus



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

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



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

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

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

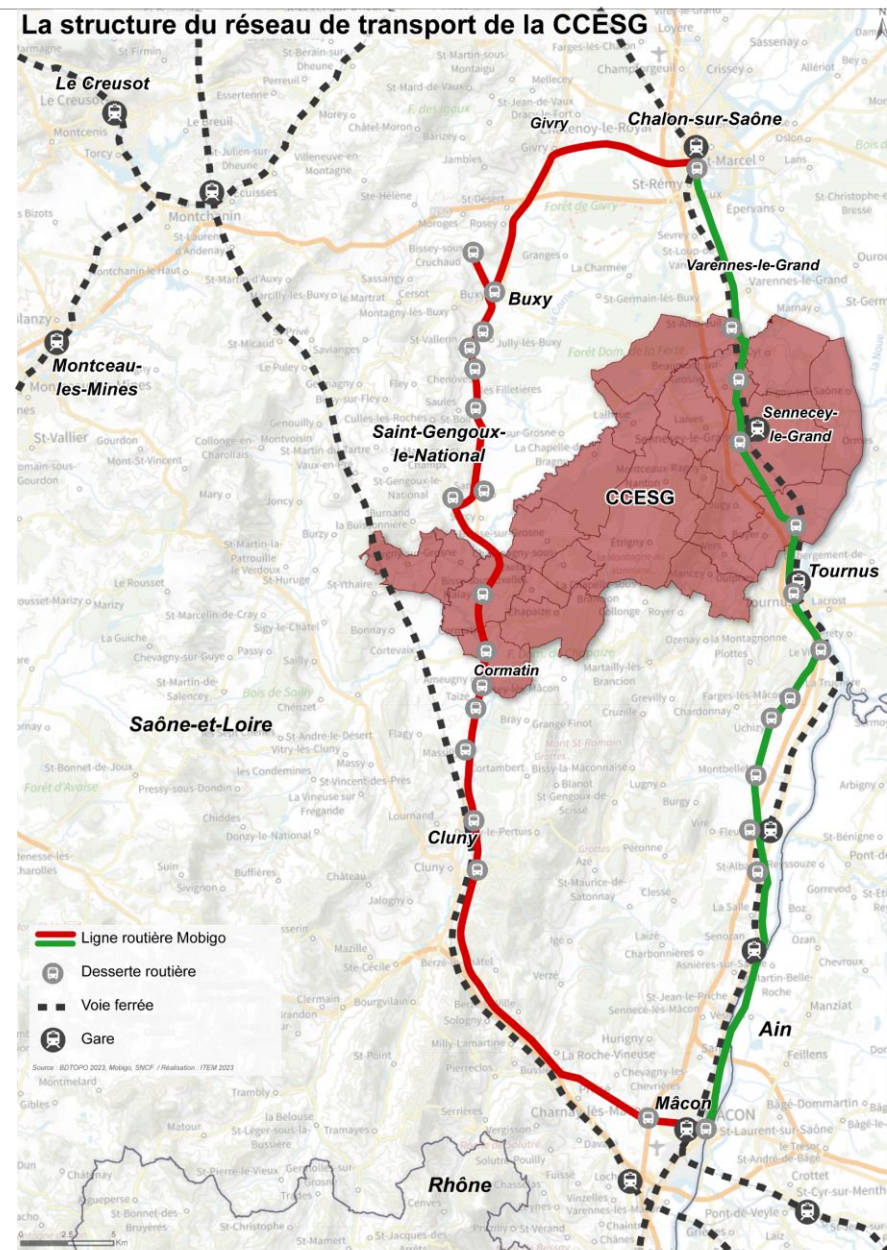
- 91 % de **part modale de la voiture** pour les déplacements globaux chez les actifs du territoire ;
- Une utilisation limitée des **transports en commun (3 %)** et **du vélo (1%)**.

► Malgré une forte utilisation de l'automobile, des conditions de circulation globale aisée sur le territoire (quelques difficultés observées localement sur l'axe de la D906, en traversée de bourg de Sennecey).

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

Une offre de transport limitée sur le territoire

- ▶ La CCESG est desservi par trois lignes de transport régionales :
- La ligne ferrée TER Dijon <=> Mâcon <=> Lyon passant par les gares de Sennecey-le-Grand et de Tournus ;
 - La halte ferroviaire de Sennecey-le-Grand a un niveau d'offre assez peu attractif pour certains usagers (5 services par sens en semaine).
 - Desserte 3 fois plus importante sur la gare de Tournus (16 services / sens).
 - L'offre ferroviaire au départ du territoire est mal connue aussi bien des élus que des habitants.
- 2 lignes interurbaines de cars Mobigo connectant Sennecey-le-Grand et Cormatin aux polarités extérieures de Chalon-sur-Saône, Mâcon, Tournus et Saint-Gengoux-le-National.
 - La ligne Mobigo LR 701 (Chalon-sur-Saône <=> Cluny <=> Mâcon) desservant l'Ouest du territoire est la plus structurante : 6 à 11 services selon le sens et la commune avec une amplitude (5h22-23h32) permettant de répondre à des besoins multiples.
 - La ligne Mobigo LR 714 (Mâcon <=> Tournus <=> Chalon-sur-Saône) propose une offre beaucoup plus limitée : 1 aller-retour à la journée vers Chalon-sur-Saône.
- ▶ Une offre de transport collectifs qui ne concerne que 6 communes sur le territoire (48 % de la population) et un secteur central de la CCESG à l'écart de l'offre régulière de transports collectifs.
- ▶ En parallèle, une offre scolaire qui dessert l'ensemble des communes et pourrait être à valoriser pour des déplacements occasionnels.



Une armature cyclable à visée touristique

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

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

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

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

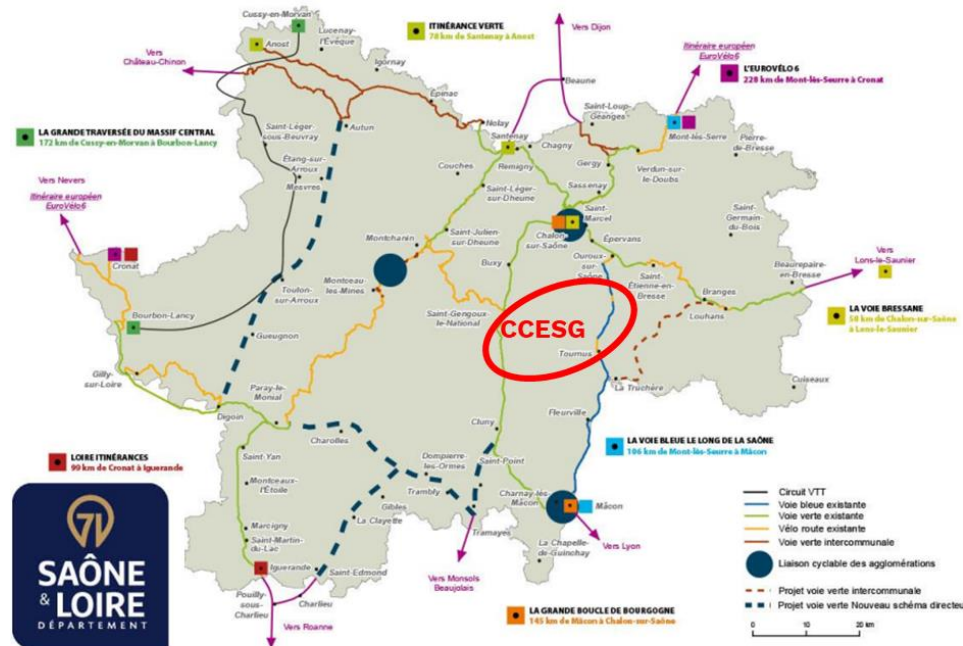
► Dans l'ensemble, **un jalonnement cyclotouristique dense et diversifié,** présent sous forme de **panneaux directionnels et d'affichages touristiques.**

► **Un territoire dépourvu d'aménagement cyclable « utilitaire »** (bandes cyclables, chaudiou, piste cyclable et voie verte en dehors des axes cyclotouristiques, ...).

► **Un stationnement vélo à développer quantitativement** (actuellement près de 175 places vélos disponibles) **et qualitativement.**

► **Des services vélos peu développés** aussi bien à vocation loisir qu'utilitaire.

► **Un faible usage du vélo au quotidien**



Des solutions de mobilité « alternatives » peu présente

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



Aire de stationnement à l'échangeur n°26





Rappel de la construction de la stratégie et du plan d'action



- ▶ Elle le fruit de la concertation menée en phase 2 dans les différentes séances en ateliers de travail qui ont rassemblé +/- 30-35 participants (*élus, partenaires, représentants des habitants...*) puis d'une phase d'arbitrage avec les Elus ;



- ▶ A l'issue de la phase 2, un plan global de 16 actions validé par les Elus de la CCESG en réponse à 6 enjeux territoriaux stratégiques :

Enjeu 1 : Améliorer l'offre de transports collectifs

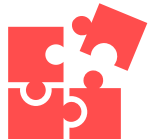
Enjeu 2 : Développer et rendre plus visible la communication / information sur l'offre de mobilité

Enjeu 3 : Développer les solutions alternatives à l'autosolisme

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

Enjeu 5 : Agir pour la mobilité inclusive

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





- ▶ **Un programme cohérent car**
- ▶ **... composé de pistes d'actions diversifiées ... :**
 - *touchant différentes cibles d'utilisateurs : actifs, captifs, jeunes,*
 - *proposant des réponses pour des déplacements à des échelles variées : intra-communale, bassin de proximité, à l'échelle de la CC, en lien avec l'extérieur...*
 - *intégrant des pistes d'actions touchant différents modes de transport : modes actifs, Train, cars, covoiturage...*
- ▶ **... et avec des actions plutôt aisées à mettre en œuvre et d'autres qui nécessiteront un travail sur le long terme ...**
- ▶ **... des actions que pourra mettre en œuvre la CC seule à travers son rôle d'AOM locale et d'autres à porter auprès de certains partenaires...**



- ▶ **Nous présentons une proposition de contour opérationnel pour chacune des 16 actions** *(sur la base des contributions des ateliers de phase 3, de propositions du BE)* **pour alimenter la formalisation des fiches actions du PdMS ;**

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

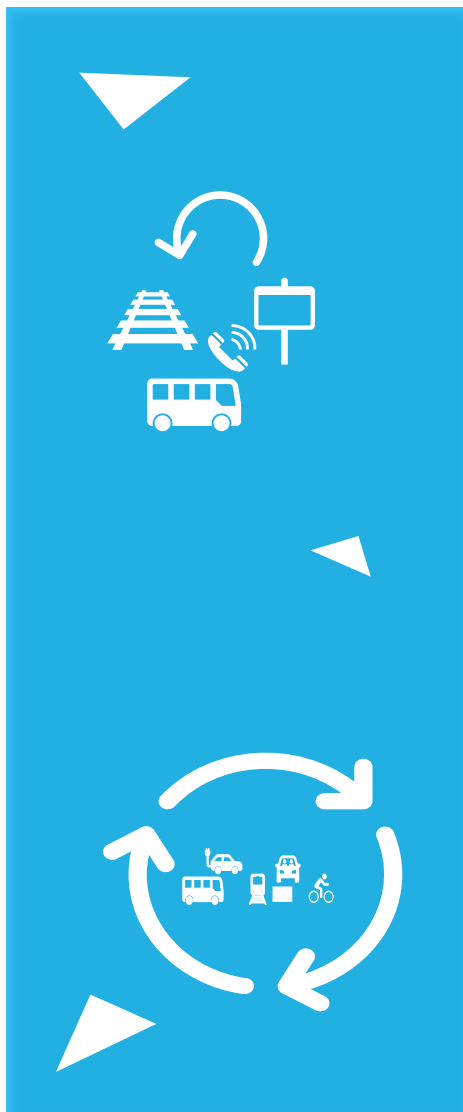
- *A travers des études pré-opérationnelles ;*
- *En fonction du choix des Elus et des capacités financières par exemple de la CC ;*
-



- ▶ **Il faut rappeler que le PdMS est un document global de planification volontaire et n'a pas de caractère opposable et son contenu n'est pas prescriptif ...**
- ▶ **De même, la priorisation des actions, reste indicative, mais servira à fixer le cap et identifier ce qui sera à étudier / engager en priorité ... !**



Le détail du plan d'action



Enjeu 1 : Améliorer l'offre de transports collectifs

Objectif : Faire évoluer les lignes interurbaines de TC afin de mieux répondre aux besoins de mobilité des habitants

Détails de l'action :

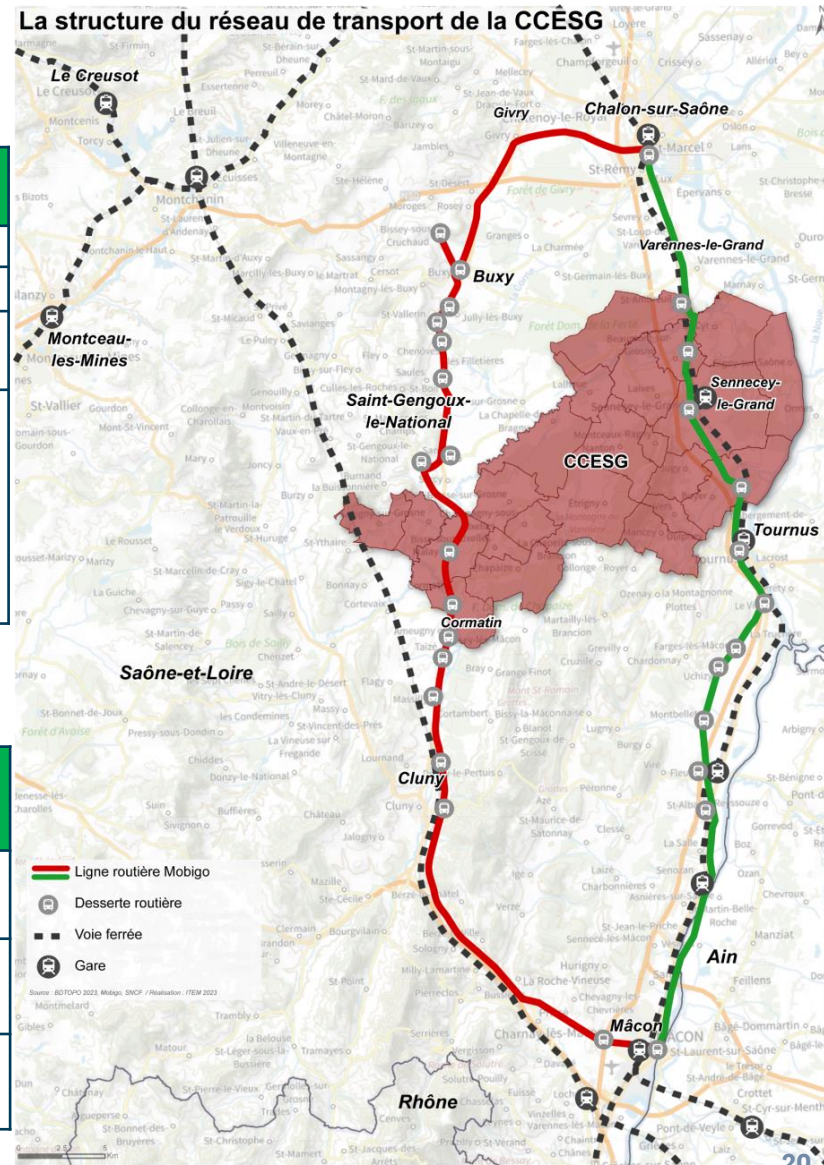
1/ Augmenter le nombre de services sur les 2 lignes du territoire

► L'offre actuelle de transport collectif routier : actuelle :

Nom de la ligne / caractéristiques	LR 701 Mâcon <=> Cluny <=> Chalon-sur-Saône	LR 714 Mâcon <=> Tournus <=> Chalon-sur-Saône
Amplitude annuelle	Toute l'année	Toute l'année
Nbre de jour/sem	Lundi > dimanche	Lundi > samedi
Amplitude horaire	05h22 – 23h32 (mais dernier retour de chalon 18h40)	09h59 – 16h33
Nombre services / sens/jour	En semaine : 6 à 9 services vers Mâcon 6 à 11 services vers Chalon-sur-Saône Week-end : Samedi : 5 à 8 services dans les deux sens Dimanche : 4 à 6 services dans les deux sens	En semaine et samedi : 1 A/R depuis Mâcon vers Chalon-sur-Saône en desservant le territoire

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

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



Détails de l'action : (suite)

► **Sur LR701, 2 allers-retours supplémentaire du lundi au vendredi :**

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

► **Sur la LR714, 1 aller-retour supplémentaire du lundi au samedi :**

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

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

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

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

- **Chef de file :** Région Bourgogne Franche-Comté en tant qu'AOM régionale
- **Rôle de la CCESG :** Lobbying auprès de la Région pour l'évolution de l'offre régionale
- **Synthèse des coûts :**
 - Pour la LR 701 : +/- 255 K€ / an pour le rajout de 2 services dans chaque sens sur 5 jours (base 3,5 € / km)
 - Pour la LR714 : +/- 130 K€ / an pour le rajout d'1 service dans chaque sens du lundi au samedi (3,5 € / km)
 - Si nécessité d'améliorer le transport des vélos : +/- 5 K€ pour 1 porte vélo (5 places) par car
 - Déplacer et mettre au norme le nouvel arrêt de la LR714 à Sennecey-le-Grand : +/- 15 K€



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

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

- ▶ **Une augmentation du nombre de services s'appuyant uniquement sur des trains déjà en circulation, afin de limiter les coûts supplémentaires ;**
- Les temps de trajets ne seront augmentés qu'à la marge :
 - Un trajet avec les trains direct Macon <> Tournus <> Chalon dure 33 minutes, contre 40 minutes pour ceux s'arrêtant à 3 arrêts supplémentaires.
 - Intégrer la desserte en gare de Sennecey sur les trains « direct » augmenterait de 2 minutes le trajet soit 35 minutes.



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

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

Demande de priorité 1
 Demande de priorité 2
 Demande de priorité 3
 Pas de souhait de renforcement de l'offre

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

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

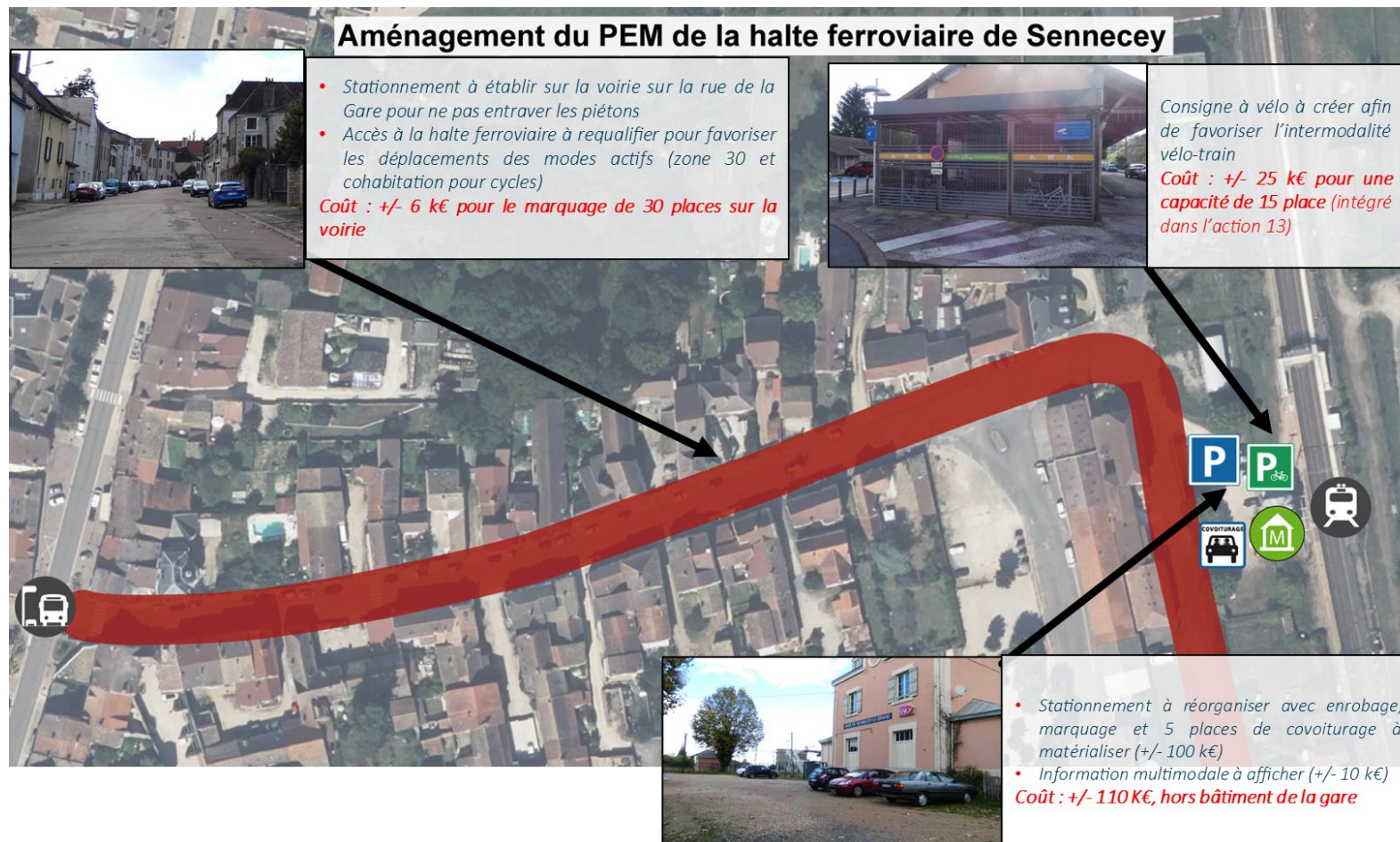
- **Chef de file :** Région Bourgogne Franche-Comté en tant qu'AOM régionale
- **Rôle de la CCESG :** Lobbying auprès de la Région pour l'augmentation du nombre trains s'arrêtant à Sennecey
- **Synthèse des coûts :**
 - Pas de coûts directs pour la CCESG
 - Les évolutions de l'offre seront à supporter par la Région en tant qu'AOM Régionale.
 - L'arrêt en halte de Sennecey de trains déjà en circulation, impliquera des coûts supplémentaires limités mais plutôt une réorganisation du plan de transport.

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

Détails de l'action :

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

- ▶ **Traiter :** le stationnement automobile et cycles, le rabattement piétons et cycles, l'information multimodale ...
- ▶ **En lien avec le programme Petite Ville de Demain,** le secteur de la gare sera valorisé, de même que l'ancien bâtiment.



- **Chef de file :** CCESG en tant qu'AOM locale
- **Partenaires :** Communes, Région, gare et connexion...
- **Synthèse des coûts :** +/- 140 k€ pour le stationnement (VL et vélo), informations, ce qui permettra de libérer les cheminements, hors bâtiment de la gare



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

Objectif : Une information centralisée pour améliorer la connaissance de l'ensemble des solutions de mobilité chez la population pour favoriser leur utilisation

Détails de l'action :

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

- Intégrer tous les modes, les offres proposées par tous les acteurs (public, associations, ...) et pour l'ensemble des cibles ;
- Intégrer une cartographie de l'offre ;
- Renvoyer dans certains cas vers la plateforme régionale Mobigo, ... ;
- Mettre en évidence les avantages procurés par les modes de transport alternatifs pour avoir une action de fond sur le changement de comportement



Exemples
de guides/
répertoires/
plateformes



2/ Assurer une communication multisupport pour toucher tout le monde et renforcer la communication entre les acteurs pour actualiser l'offre et la diffusion

- Envisager divers supports combinables car il sera à actualiser régulièrement (Répertoire web sur un site dédié/intégré au site de la CCESG avec une page « répertoire » spécifique)

- **Chef de file :** CCESG (avec l'ensemble des partenaires : communes, Région, CD, partenaires associatifs ...)
- **Synthèse des coûts :**
 - Si maquettage réalisé par une agence externe pour document type « livret » : +/- 10K€ ;
 - Si création d'un site web dédié : +/- 5 K€
 - Impression répertoire pour distribution : +/- 3k € pour 1 000 exemplaires.
- **Prévoir 0,15 ETP pour l'année de première création du guide, puis suivi ponctuel.**

Objectif : *Inciter à la pratique des modes alternatifs, notamment pour les trajets pendulaires en accompagnant les entreprises et administrations dans la réalisation et dans leur réflexion sur la mobilité de leurs salariés*

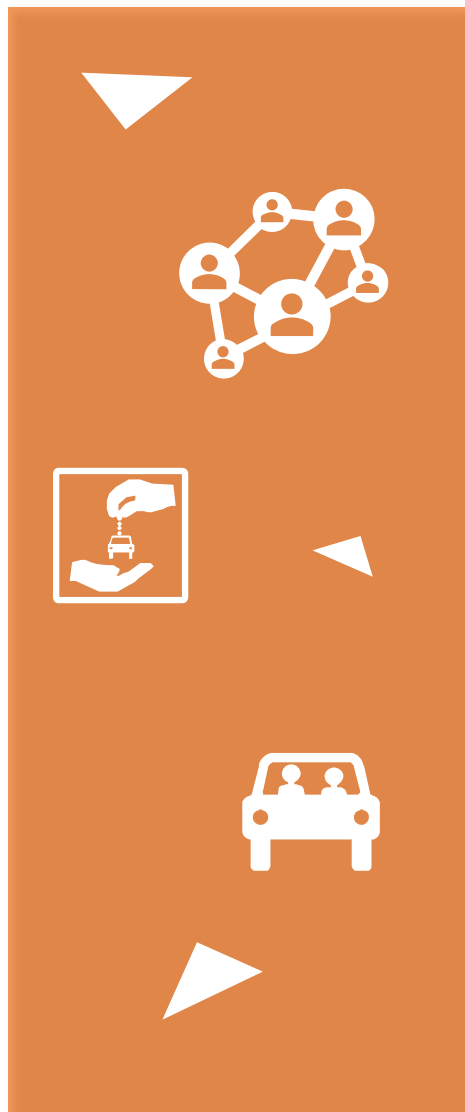
Détails de l'action :

1/ Définir un programme d'accompagnement auprès des employeurs :

- ▶ **Organisation de réunions de sensibilisation à la mobilité durable** (telles que des café-mobilité, des ateliers..) : présentation des solutions alternatives, incitation au covoiturage, des essais de VAE, etc. Voir informer sur la mise en place de plan de Mobilité en ciblant d'abord les employeurs comptant plus de 50 salariés (5 établissements identifiés sur la CCESG) et ceux regroupés sur des ZA ;
- ▶ **Encourager la mise en place du « forfait mobilité durable »** (jusqu'à 700 €/personne /an exonérés d'impôts et de cotisations sociales pour déplacement domicile travail en TC, covoiturage, vélo...) ;
- ▶ **Promouvoir la participation à des Challenges mobilité** : « Au travail, j'y vais autrement », « Challenge Mobilité Bourgogne-Franche-Comté », ...
- ▶ **Promouvoir le programme Objectif Employeur Pro-Vélo (OEPV)** : Il propose un accompagnement sur mesure par des experts (auto-diagnostic et des conseils personnalisés) pour améliorer la politique cyclable de l'entreprise. Les employeurs peuvent ensuite utiliser une prime (4 à 8 K€) pour mettre en œuvre des services disponibles dans le catalogue du programme (+/- 15 actions finançables).



- **Chef de file** : CCESG en tant qu'AOM locale pour une action de conseil en mobilité
- **Synthèse des coûts** :
 - Pour la CCESG prévoir environ 0,15 ETP, soit +/- 7 k€ pour une action globale de conseil en mobilité auprès des entreprises menée en interne ou déléguée à une structure associative...



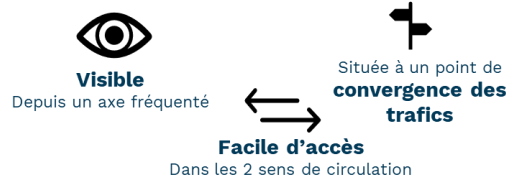
Enjeu 3 : Développer les solutions alternatives à l'autosolisme

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

Détail de l'action :

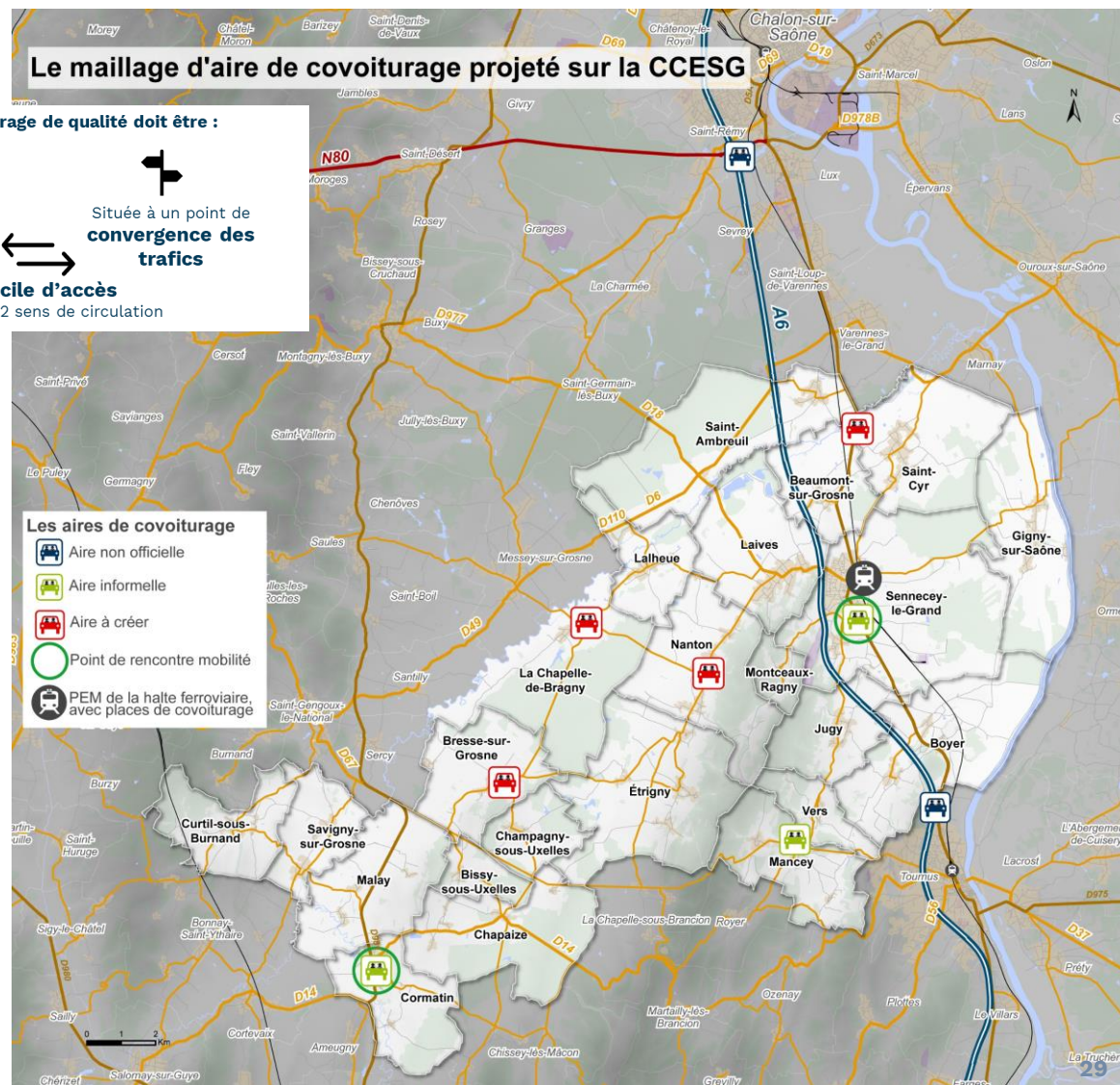
1/ Développer le maillage d'aire de covoiturage et leur signalisation

► Une aire de covoiturage de qualité doit être :



► il s'agira :

- Officialiser et augmenter la capacité de stationnement aux échangeurs autoroutiers N°26-27;
- Officialiser les 3 aires informelles identifiées dans le diagnostic à Sennecey-le-Grand, Cormatin et Mancey (avec un nouvel emplacement à prévoir pour celle de Cormatin) ;
- Créer 4 nouvelles aires, : à Saint-Cyr, Nanton, la Chapelle-de-Bragny et Bresse-sur-Grosne ;
- En complément, créer 5 places de covoiturage sur la halte ferroviaire de Sennecey ;



Détails de l'action : (suite)

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

- ▶ **2 aires identifiées lors des ateliers de concertation : l'aire de Sennecey-le-Grand et celle de Cormatin**
- ▶ **En complément du jalonnement et de la signalisation des places, des aménagements supplémentaires à prévoir sur ces deux aires :**
 - Disposer d'une information multimodale complète ;
 - Des cheminements pour les modes actifs qualitatifs pour l'accès ;
 - Des box individuels pour le stationnement sécurisé des vélos ;
 - Aménager des arrêts de TC aux normes pour les PMR



Aire de covoiturage Les Premiers Sapins (25)..



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

- **Chef de file :** CCESG, communes, CD71, APRR selon la domanialité de la voirie
- **Synthèse des coûts :**
 - +/- 445 K€ pour la matérialisation et la création de 148 places de covoiturage supplémentaires, dont 290 K€ pour les 2 aires aux échangeurs autoroutiers

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

Détails de l'action :

1/ Choisir la ou les plateforme(s) répondant le mieux aux attentes et la faire connaître

- **Faire la promotion de l'outil régional de covoiturage** Mobigo (lié à l'opérateur mobicoop) qui assure la mise en relation pour les déplacements domicile-travail, pour les loisirs, qui permet de créer des communautés (habitants d'un même secteur, salariés d'une même entreprise ou zone d'activités...)



- **Promouvoir directement l'une ou des plateformes de mise en relation d'opérateurs nationaux pour le covoiturage de « courtes distances » et du « quotidien » : Mobicoop, Karos, blablacar Daily...**



Les plateformes des opérateurs permettent via leur application :

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

- **Faire la promotion d'alternative locale comme le réseau TootOtoor qui est une application solidaire pour mieux vivre ensemble en local** (entre aide humaine, prêt de matériel, ...) **et peut permettre de répondre à du covoiturage local ponctuel**

tootOtoor

RENDEZ-VOUS SERVICE
AIDEZ VOTRE TERRITOIRE

COVOITURAGE de proximité
OBJETS à prêter - donner - échanger
TEMPS à partager - pour accompagner
ASTUCES pour vivre plus écologiquement



Détails de l'action : (suite)

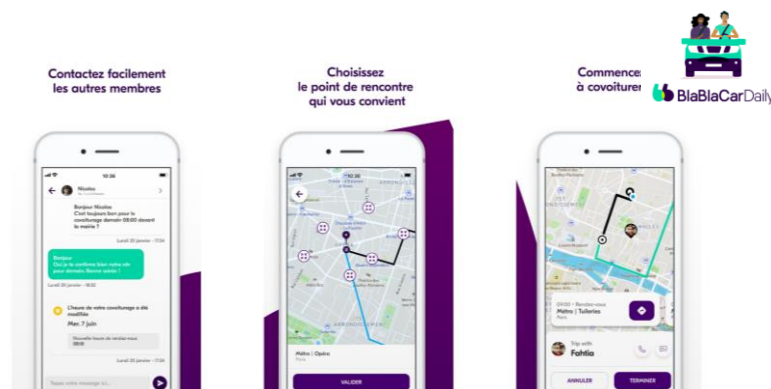
2/ Mettre en place une incitation financière au covoiturage subventionnée par la CCESG

Quelques options possibles :

- au km (exemple 0,10 € / km par passager, plafonné à une limite)
- ou fixe (exemple: 1 € par trajet aller-retour),
- un plafonnement au mois au pas (un montant maxi par usager),
- pour des trajets internes CCESG ou non ...

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

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



- **Chef de file :** CCESG en tant qu'AOM locale
- **Coûts :**
 - Promotion uniquement des plateformes existantes : essentiellement temps humain soit +/- 0,05 ETP
 - Proposer une subvention dans le cadre d'un partenariat avec opérateur : +/- 10 K€/an (pour subventionner environ 10 000 trajets à 1 €)
 - Financements potentiels à travers le Fonds Vert « Développement du covoiturage » pour les collectivités

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

Détails de l'action :

1/ Définir le système de covoiturage dynamique adapté :

- ▶ **Un système généralement développé par des sociétés privées** (Ecov, Taxito, mobicoop...)
- ▶ **Matérialisation d'une ligne virtuelle** (comme une ligne de TC) **et avec des arrêts de covoiturage** (bornes / panneaux lumineux)
- ▶ **Un usager se rend à un arrêt, sa destination est inscrite sur le panneau lumineux**
- ▶ **Avec ce système en temps réel sans réservation le conducteur peut prendre un passager sur un trajet** (le conducteur se substitue ainsi au véhicule de TC)
- ▶ **Différents niveaux de services possibles :**
 - Des plages horaires de fonctionnement ;
 - Mise en contact spontanée aux arrêts et aussi par application mobile et validation des automobilistes ;
 - Sans partage de frais ou payant avec rétribution du chauffeur par l'utilisateur ;
 - Possibilité d'intégrer une garantie de retour en heure de pointe au bout de 15 min en cas de non prise en charge d'une personne, l'opérateur trouve une solution



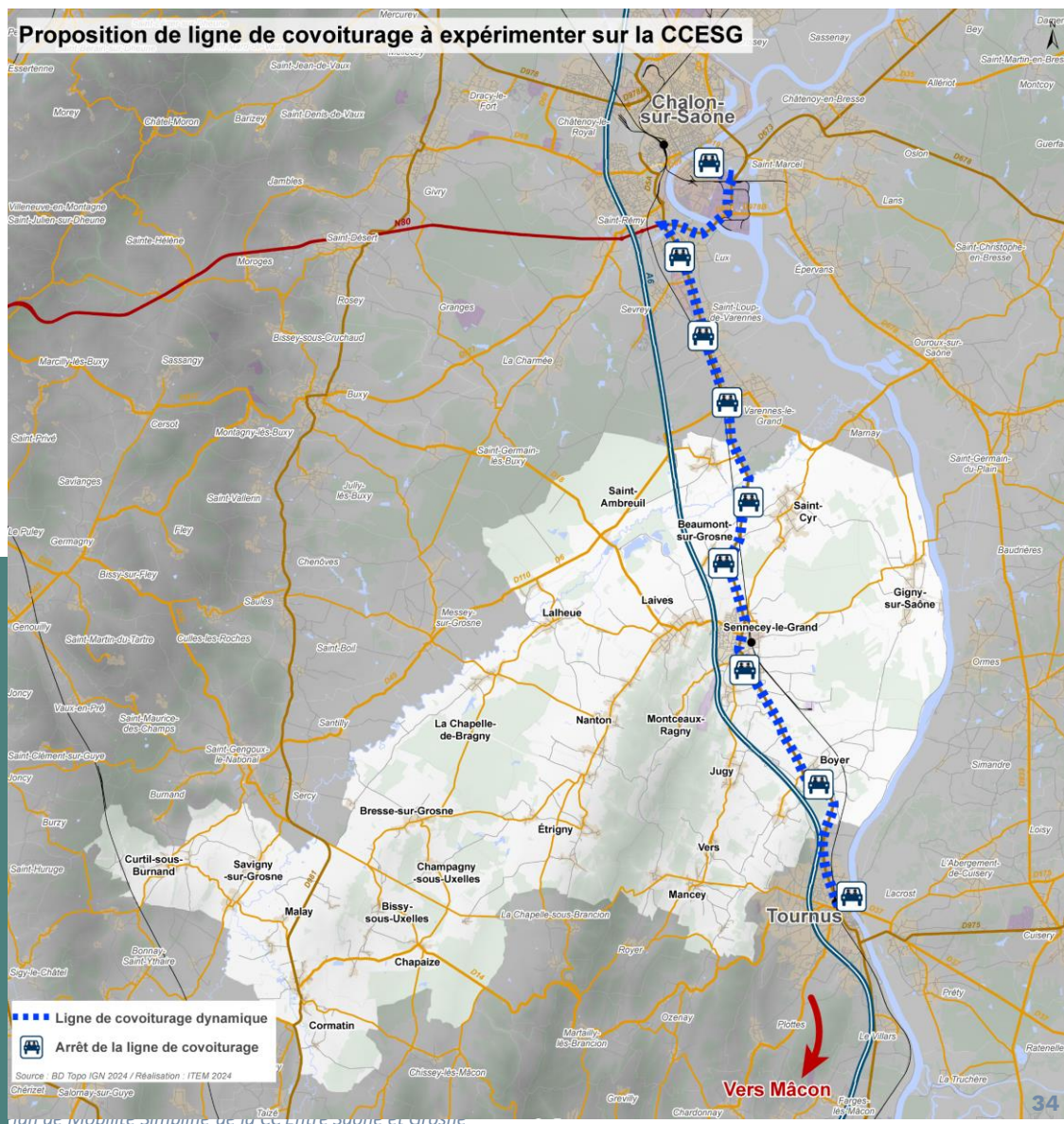
Détails de l'action : (suite)

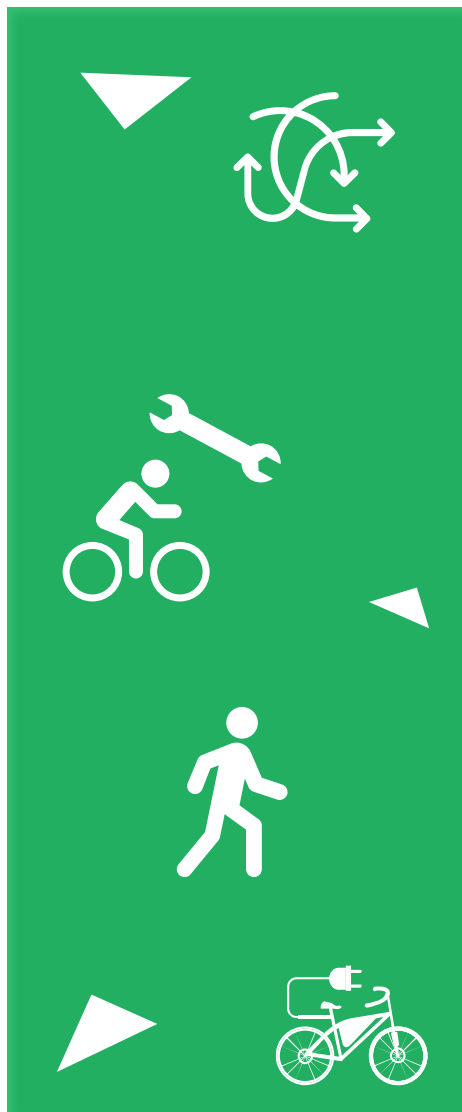
2/ Dans un premier temps, une 1^{ère} ligne sera à expérimenter sur l'axe Tournus /Chalon-sur-Saône via la CCESG

► Détail de la ligne expérimentale :

- Tournus <> Sennecey <> Chalon soit +/- 31 km ;
- 9 arrêts de covoiturage à créer, dont 4 sur le territoire : Boyer, Sennecey-le-Grand, Beaumont-sur-Grosne, Saint-Cyr ;
- Au regard des coûts d'investissement une période d'expérimentation de 3 ans ;
- En cas de succès, un développement à étudier sur la RD981 à l'Est du territoire entre Cluny et Chalon ou prévoir une extension vers Chalon au-delà de Tournus

- **Chef de file : CCESG avec autres interco** (Collectif d'intercommunalités), voire la Région (les lignes transversant plusieurs AOM locales)
- **Coûts :**
 - Aménagements des arrêts : +/- 90 K€ (10 K€ / arrêt)
 - Frais de fonctionnement (exploitation et communication) : +/- 15 K€ / an
 - Si mise en place d'une garantie de retour : +/- 20 K€/an
- **Soit, pour une expérimentation de 3 ans, 135 K€, hors garantie de retour**
- Financements potentiels à travers le Fonds Vert « Développement du covoiturage » pour les collectivités



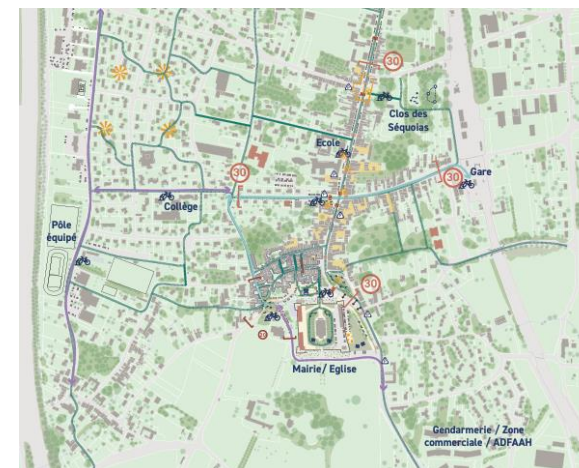


Enjeu 4 : Développer l'infrastructure et sécuriser l'usage des modes actifs (marche et vélos)

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

1/ Mettre en place des dispositifs de « pacification » via la mise des Zones à Modération de Vitesse (ZMV) et des aménagements adéquats sur des tronçons à enjeux :

- ▶ **Identifier les secteurs à sécuriser** : traversée principale par une RD à fort trafic, axe à fort trafic aux abords des écoles, ...
- ▶ **Choix de la réglementation** (Zone de rencontre ou Zone 30) **en fonction du mode cible à sécuriser et du lieu** ;
- ▶ **Définition des aménagements d'accompagnements** : plateaux piétons traversant, ralentisseurs, chicanes (avec intégration de avec by-pass pour les cyclistes), radar pédagogique en amont des écoles, ...
- ▶ **La CCESG a initié depuis 2023 une étude de requalification du centre-bourg de Sennecey-le-Grand**, (finalisation prévue fin 2024) :
 - Elle comprend notamment la mise en zone 30 de la RD906, des rues de la Gare et de Saint-Martin ;
 - Une requalification globale estimée à près de **780 k€**
- ▶ **Proposition d'aménagement de pacification au centre-bourg de Cormatin : +/- 65 K€**



- **Chef de file** : Communes et CD71 pour la réalisation des aménagements en fonction de la domanialité de la voirie
- **Partenaire** : CCESG pour l'appui technique voir financier auprès des communes
- **Coûts** :
 - Variable selon les projets en termes d'aménagements de pacification (ex : une Zone 30 / Zone de Rencontre : de 1 à 50 € / ml pour des aménagements légers (écluses, chicanes ...) et jusqu'à 500 €/ml pour un réaménagement global)
 - Requalification et pacification des 2 centre-bourgs selon préconisations précédentes : +/- 845 K€

Objectif : *Annihiler le stationnement gênant pour améliorer les conditions de déplacements des piétons sur les secteurs soumis à ce type de comportement*

Détails de l'action :

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



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



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

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



- La loi d'orientation des mobilités (LOM) oblige la suppression du stationnement motorisé sur les 5 mètres en amont des passages pour piétons
- Une mise en conformité à réaliser d'ici le 31 décembre 2026

- **Chef de file :** Communes pour marquage des places et contrôle du stationnement, CCESG pour la communication
- **Coûts :**
 - +/- 10 K€ pour une campagne de communication sur le stationnement gênant
 - Coût variable pour le marquage selon le volume de places concerné (+/- 150 € / place)

Objectif : Apprendre à circuler à vélo et à adopter les bons comportements à vélo tout en inculquer une culture vélo chez le jeune public afin de réduire l'usage de la voiture chez les parents

1/ Mettre en œuvre le programme SRAV à l'échelle des écoles du territoire



En 10 heures, ce programme permet aux enfants de 6 à 11 ans de :

- devenir autonome à vélo
- pratiquer quotidiennement une activité physique
- se déplacer de manière écologique et économique



- **Un programme interministériel et multi-partenarial**
- **Destiné aux enfants de 6 à 11 ans, ce dispositif vise à généraliser l'apprentissage du vélo et la formation nécessaire à une réelle autonomie sur la voie publique.**
- **Une formation de 10 heures à réaliser en milieu scolaire ou périscolaire, réparties en 3 étapes :**
 - Bloc 1 : *Savoir pédaler* : maîtrise des fondamentaux
 - Bloc 2 : *Savoir circuler* : découvrir la mobilité à vélo en milieu sécurisé
 - Bloc 3 : *Savoir rouler* : circuler en autonomie sur la voie publique en situation réelle
- **La CCESG a déjà initié la mise en œuvre de l'action (un formateur identifié pour assurer les animations auprès des scolaires).**

- **Chef de file :** CCESG pour le portage et la promotion de l'action en tant qu'AOM locale
- **Partenaire :** Communes, associations pour la réalisation de l'animation
- **Coûts :**
 - +/- 29 K€ pour 20 classes de 25 élèves (coût de 57 € / élève pour 10h de formation – enquête Indigo et ADEME 2019)
 - Les interventions réalisées dans le cadre du Savoir Rouler à Vélo peuvent bénéficier d'un financement à hauteur de 50 % par Génération Vélo (programme CEE), soit un reste à charge de 14,5 K€ /an

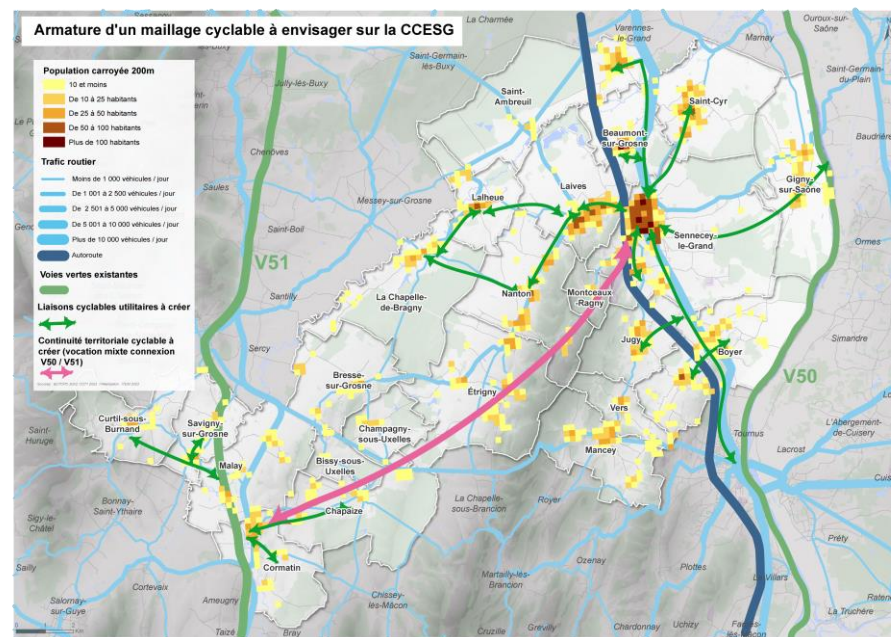
Objectif : Disposer de la vision d'un futur maillage d'itinéraires pertinents à l'échelle de l'intercommunalité et vers les territoires extérieurs afin de développer la pratique du vélo utilitaire (déplacements du quotidien)

Détails de l'action :

1/ le schéma directeur cyclable (ou modes actifs) est une démarche volontaire de planification afin de se doter d'une vision à moyen / long terme d'une armature cyclable sur le territoire, englobant :

- **Une identification des liaisons cyclables à développer**, au regard des aménagements existants, de la configuration territoriale, des pôles générateurs, des potentialités cyclables au regard de la pratique recherchée (utilitaire, mixte), ...
- **La carte ci-contre présente un maillage de l'ordre de 75 km en base de réflexion ;**
- Sur la base du maillage : **définition des aménagements, chiffrage estimatif**, programmation (PPI) et/ou une priorisation de la réalisation des itinéraires.

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



- **Chef de file :** CCESG pour la réalisation de l'étude
- **Partenaires :** Communes, CD71, Région BFC en tant que gestionnaire de voirie ou porteur d'une politique cyclable.
- **Coûts :** +/- 30 K€ pour une réalisation du SDC confiée à un prestataire (aides existantes pour le financement : AAP AVELO3, ...)
- **0,1 ETP sur la CCESG** pour préparer la consultation et le suivi de l'étude sur environ 10 mois

Objectif : Favoriser la pratique cyclable utilitaire sur la CCESG en augmentant à la fois la quantité et la qualité des stations de stationnement pour vélos

Détails de l'action :

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

- ▶ **Un maillage sous forme d'arceaux sur l'espace public et à proximité immédiate des pôles générateurs** (les racks sont à proscrire) : **environ 150 unités à envisager ;**
- ▶ **Un stationnement qui doit être bien visible, signalé et facilement accessible** (via des panneaux indicatifs pour les groupes de 2-3 arceaux) ;
- ▶ **Un groupement de commande peut être effectué par la CCESG** (choix d'un matériel commun, voire la création d'arceaux spécifiques par exemple par une entreprise locale ou d'insertion) **afin d'uniformiser visuellement le stationnement et diminuer les coûts d'acquisition ;**
- ▶ **Si le lieu de stationnement est prioritairement de moyenne durée, envisager des arceaux abrités**



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



Racks à proscrire



Exemple de signalisation pour du stationnement vélo (Carpentras)



Arceaux abrités (à partir de 2,5 K€ pour 3-5 arceaux)

Détails de l'action : (suite)

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

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



Exemple de consignes pour la gare
(coût +/- 20 K€ pour 15 places)



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

3/ Déployer des bornes de recharge VAE :

- ▶ **Tester l'implantation d'une dizaine d'arceaux vélo équipés d'un point de recharge sur le territoire** (centres bourgs, ...)



À partir 700€ par place
(hors raccordement)

La borne de recharge électrique ALTAO® Parco VAE est un vrai arceau de stationnement vélo équipé d'un point de recharge et sécurisation du chargeur d'un VAE. La sécurisation se fait avec son propre antivol et la recharge avec son chargeur.

- **Chef de file** : CCESG pour la commande groupée en lien avec les communes... qui assureront l'installation,
- **Coûts** : +/- 80 K€ (hors installation) pour l'acquisition d'environ 150 arceaux (22,5 K€), 4 modules de 3 box vélos individuels (20 K€), 3 abris vélos (7,5 K€), une consigne vélo de 15 places (20 K€) et 10 arceaux avec bornes de recharge VAE (10 K€ avec raccordement)
- Des aides avec le programme des CEE Alvéole + jusqu'à 40% d'investissement avec des plafonds par type d'équipements éligibles



Enjeu 5 : Agir pour la mobilité inclusive

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

Détails de l'action :

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

► **Un panel de services assurés par un conseiller mobilité :**

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

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



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

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

- **Chef de file** : Porteurs de projets : exemple avec Wimoov
- **Partenaire** : Promotion de la plateforme et accompagnement technique et / ou financier du porteur de projet
- **Coûts** :
 - Variables selon la structure projetée : permanence téléphonique ou physique ? Création d'une antenne dédiée ? Combien de personnels ?
 - Des financements et subventions existent (Fond Social Européen, appel à projets, CEE, fonds privés, ...)

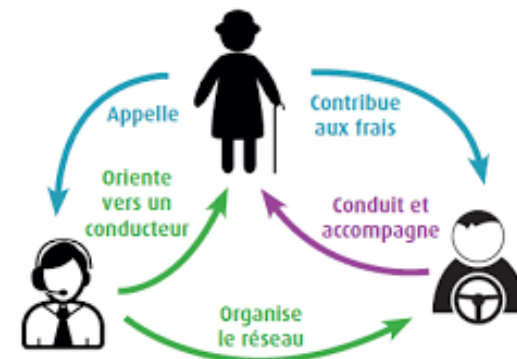
Objectif : Développer une solution de mobilité pour les publics fragiles et isolés pour des déplacements occasionnels (course, RDV médical...) sur des trajets non couverts par le transport public au sein du territoire ou vers l'extérieur

Détails de l'action :

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

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

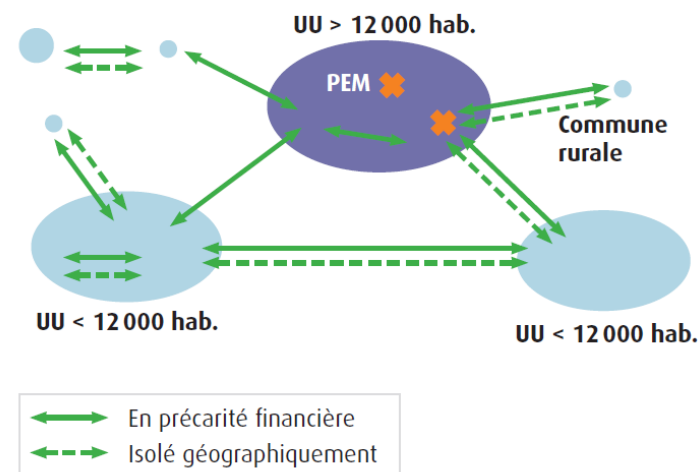
- la gestion des bénéficiaires et de leurs besoins de déplacement ;
- Le recrutement des chauffeurs bénévoles (il faut environ 1 chauffeur pour +/- 3 bénéficiaires) ;
- la mise en relation des usagers et des chauffeurs bénévoles ;



2/ Définir les contours du système en respectant le cadre législatif et réglementaire, afin de créer un « transport d'utilité sociale » (TUS).

- Possibilité pour les associations d'assurer le transport de personnes en contrepartie d'une participation aux frais engagés
- Les bénéficiaires doivent être en précarité financière, (une liste des prestations sociales caractérise cela) ou être isolé géographiquement, donc de résider dans une commune rurale ou appartenant à une unité urbaine de moins de 12 000 habitants.
- Il fixe de plus une distance maximale de 100 km par trajet.

Déplacements autorisés au sens du décret



Détails de l'action : (suite)

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

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

Un point de vigilance important : l'assurance !

Il est conseillé à l'association porteuse du service de transport d'utilité sociale de souscrire elle-même un contrat d'assurance pour couvrir les déplacements réalisés dans le cadre du service.



- **Chef de file** : Association locale ou réseau solidaire (Wimoov...)
- **Rôle de la CCESG** : Recherche du porteur de projet, participation financière et un rôle de relais dans la communication, voir dans l'aide au recrutement des chauffeurs bénévoles à travers le tissu communal.
- **Coûts** : +/- 30 k€ / an (avec 0,5 ETP chez le porteur) mais avec un financement multi-partenarial : CC, Département, CAF, ... et analyse financements du Fonds Vert / France Ruralité (Mobilités durables en zones rurales) à travers la thématique mobilité solidaire



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

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

Détails de l'action :

1/ Accompagner la mise en place de services à distances dans des espaces relais intercommunaux : accueil de bornes de télémedecine, ...

2/ Accompagner les projets de commerces et services ambulants itinérants.

- **Il peut s'agir de commerces et services de base, de services culturels des collectivités (bibliothèque / médiathèque), d'un camion de médecine ambulante, services sport / loisirs (salle de sports ambulante, piscine, bar ambulant, ...), des actions sociales (portage à domicile...)**
- **Un accompagnement pouvant prendre différentes formes : aides financières, matérielles, humaines, communication et promotion du service, mise à disposition d'une place de stationnement, ...**



Une épicerie solidaire de la CC Flandres-Lys



Un bus de sport dans le Lot



Médico-bus (Orne)



- **Chef de file** : Porteurs de projets privés ou publics
- **Partenaire** : CCESG pour la promotion et l'accompagnement technique ou financier
- **Coûts** :
 - Très variables selon le type de services développés
 - Besoin humain et coût pour la collectivité : selon le type d'accompagnement proposé



La phase de validation du PdMS

Les différentes étapes de validation

- Une procédure de validation du plan de mobilité simplifié (PdMS) cadrée par la LOM

Suite à la validation de la phase 3 de l'étude :

- Le PDMS a été arrêté en Conseil Communautaire ;
- Le dossier de PDMS a été soumis pour avis aux collectivités concernées (conseils municipaux, départementaux et régionaux, AOM limitrophes) ;
- Une procédure de consultation publique simple par voie électronique sera mise en place (mise en ligne du document sur le site de la CC avec avis éventuels des collectivités joints – réception des remarques par mail ou par courrier des habitants) ;
- Adoption : délibération finale en Conseil Communautaire

Entre l'arrêt et l'adoption, le PDMS est présenté au Comité des Partenaires ;



La fin de la phase de réflexion, le début de celle de la mise en œuvre !

La priorité « indicative » des actions dans le cadre de la mise en oeuvre :

Enjeu	Actions	Niveau de priorité de 1 (très prioritaire) à 5 (peu prioritaire)
1	1. Solliciter la Région afin de renforcer le niveau de services sur les 2 lignes régulières Mobigo (LR701 et 714).	2,6 / 5
1	2. Porter auprès de la Région BFC une augmentation du nombre de trains desservant la Halte Ferroviaire de Sennecey <i>(5 par sens contre 16 à Tournus)</i>	1 / 5
1	3. Aménager la halte ferroviaire de Sennecey comme le point central de l'intermodalité à l'échelle de la CCESG en lien avec le programme PVD <i>(Petite Ville de Demain)</i>	2 / 5
2	4. Créer un guide / plateforme de la mobilité à l'échelle de la CCESG afin de rassembler et de faire connaître toutes les offres et services de mobilité disponibles	2,3 / 5
2	5. Proposer un programme de sensibilisation des entreprises à la mobilité durable <i>(faire connaître l'offre, incitation covoiturage, essai de VAE, Forfait Mobilité Durable, programme Employeur Pro-vélo, ...)</i>	3,7 / 5
3	6. Développer un maillage d'aires de covoiturage sur le territoire en lien avec les principaux axes et nœuds routiers et en aménager certaines comme des points de rencontres des mobilités	1 / 5
3	7. Favoriser le recours au covoiturage en assurant la promotion des plateformes existantes de mise en relation et éventuellement avec une incitation financière de la collectivité <i>(ex Mobigo, Karos, Mobicoop, ...)</i>	3 / 5
3	8. Expérimenter une ligne de covoiturage dynamique en lien avec la CC du Mâconnais Tournugeois, ...	2,3 / 5
4	9. Développer la pacification <i>(Zone 20, 30, ...)</i> dans les principales traversées de bourgs, aux abords des commerces et des écoles ... avec des aménagements adéquats	3 / 5
4	10. Limiter le stationnement anarchique ou sur trottoir dans les communes qui pénalise les piétons	3 / 5
4	11. Développer le programme « Savoir Rouler à Vélo » auprès des élèves des écoles du territoire	1,7 / 5
4	12. Réaliser un Schéma Directeur Cyclable à l'échelle de CCESG pour identifier un maillage de liaisons utilitaires pour développer le vélo du quotidien <i>(dans et en rabattement vers les polarités, vers la gare ...)</i>	1,3 / 5
4	13. Développer l'offre de stationnement vélo en l'adaptant aux besoins <i>(courte durée dans les pôles, longue durée en lien avec l'intermodalité...et avec des infrastructures de recharge VAE)</i>	1,7 / 5
5	14. Développer une antenne locale d'une plateforme de mobilité solidaire <i>(type Wimoov)</i> pour accompagner les publics en difficultés à travers un panel de solutions de mobilités <i>(aides financières, solutions matérielles, ...)</i>	3,7 / 5
5	15. Mettre en place un système de transport/taxi solidaire à l'aide de chauffeur bénévole utilisant leur propre véhicule ou à travers les véhicules d'une association ...	2,7 / 5
6	16. Encourager et accompagner le développement d'un panel de services itinérants et/ou à distance pour limiter les besoins de déplacements des populations et l'immobilisation subie	3,3 / 5



Contact ITEM Etudes & Conseil :

Geoffroy Brischoux

Chef de projet

Tél : 03 81 83 24 71 – 06 62 67 43 09

brischoux@item-conseil.fr