

Chateau de la Verrière BP 69 71206 Le Creusot Cedex





Téléphone : 03 85 77 51 51 - Fax : 03 85 56 38 51

Plan Local d'Urbanisme Intercommunal Habitat (PLUiH) Valant Schéma de COhérence Territoriale

6-1 PAD

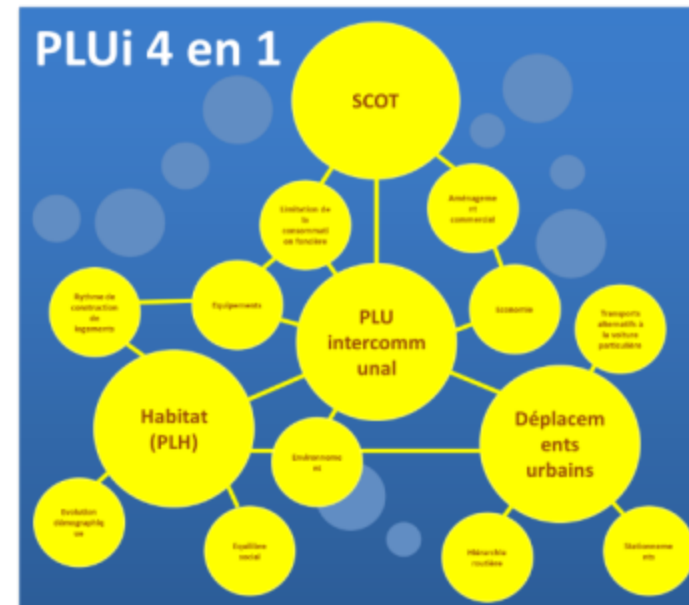
Programme d'Actions Déplacements

PLU Arrêté	Vu pour être annexé à la délibération du Conseil de Communauté en date du : 27 juin 2019 La Vice-Présidente chargée de l'Urbanisme : Frédérique Lemoine 
PLU Approuvé	Vu pour être annexé à la délibération du Conseil de Communauté en date du : 18 juin 2020 La Vice-Présidente chargée de l'Urbanisme : Frédérique Lemoine 

Communauté Urbaine Creusot Montceau

Elaboration du PLUiH valant SCOT

PLAN D' ACTIONS TRANSPORT / DEPLACEMENTS Juillet 2017



URBICAND Aménagement du territoire et urbanisme

SOBERCO ENVIRONNEMENT Ingénierie et conseils en environnement

ITEM Etudes & conseil en transports-déplacements

URBANIS Société de conseil en habitat, urbanisme et réhabilitations

ASEA Cabinet d'avocats

Enjeu	Plan d'actions formant le POA déplacements
<u>Enjeu 1 : Faire de l'accessibilité routière de qualité un vecteur du dynamisme local</u>	<p>Action 1 : Poursuivre la modernisation de la RCEA ;</p> <p>Action 2 : Développer des P+R (pour covoiturage et intermodalité) à proximité des échangeurs et des principaux nœuds routiers ;</p> <p>Action 3 : Réfléchir à la mise en place d'une véritable aire de service multi-usages sur la RCEA, vitrine du territoire et de ses atouts (<i>aire de repos / découverte / vitrine touristique/ accueil routier</i>).</p>
<u>Enjeu 2 : Renforcer et développer l'accessibilité ferroviaire du territoire et le rôle de Coriolis en tant que nœud multimodal</u>	<p>Action 4 : Valoriser l'offre TER existante et faciliter son utilisation depuis l'ensemble des communes desservies (<i>communication pour mieux faire connaître à court terme l'offre TER existante et ses atouts, permettre l'achat des billets TER dans les communes ou trains, mettre en place une billetterie commune...</i>)</p> <p>Action 5 : Améliorer l'attractivité des navettes bus en lien avec la gare TGV (<i>temps de trajets/attentes ...</i>)</p> <p>Action 6 : Engager une démarche de Plan de Déplacement Inter-Entreprises (<i>exemple sur la zone du site industriel où le potentiel d'emplois est important afin de recenser avec une enquête fine les trajets domicile/ travail des actifs et leurs besoins, les mettre en relation pour covoiturage, TC spécifique (navetteurs gare), ...</i>)</p> <p>Action 7 : faire de Coriolis un véritable pôle d'échange (<i>information multimodale, cheminements, stationnement vélos et auto de qualité, voitures en auto-partage, vélos à assistance électrique, bornes de recharges</i>) ;</p> <p>Action 8 : Préparer la mise en œuvre d'une offre ferroviaire interne performante en lien avec l'interconnexion TGV/TER (offre TER améliorée, Tram-Train, ... ?) ;</p>
<u>Enjeu 3 : Tendre vers une mobilité plus apaisée dans les centralités :</u>	<p>Action 9 : . Aller vers un meilleur partage de la voirie (<i>rétrécir la largeur de certaines voiries, requalification d'entrées de villes, développer la place des modes actifs, réduire les vitesses...</i>) et développer les zones pacifiées (<i>zones 20 et 30</i>) sur certains secteurs stratégiques ;</p> <p>Action 10 : Supprimer de l'offre de stationnement de manière ciblée (<i>à proximité des traversées, proximité des terrasses, sur certaines places, ...</i>) afin d'améliorer la qualité urbaine, de favoriser et sécuriser les déplacements piétons ;</p>
<u>Enjeu 4 : encourager et affirmer la place et le rôle des modes actifs :</u>	<p>Action 11 : Réaliser un schéma vélos « opérationnel » d'agglomération à vocation utilitaire (<i>à l'échelle des deux polarités et dans les communes ayant un minimum de pôles générateurs pouvant justifier des liaisons stratégiques internes ou un maillage entre communes proches</i>) définissant les tracés, aménagements, services à mettre en œuvre afin de disposer d'une vision précise des travaux à réaliser</p> <p>Action 12 : Sensibiliser à la pratique cyclable (<i>journées découvertes pour sensibiliser au vélo et essayer des vélos électriques, opérations type slowUp le long du canal, ...</i>)</p> <p>Action 13 : Poursuivre le développement de la pratique cyclable touristique et de loisirs avec la mise en valeur d'itinéraires découvertes et le développement de nouveaux services complémentaires (intermodalité vélo/bateau de plaisance, plan ...)</p>
<u>Enjeu 5 : Offrir une alternative à la voiture individuelle en combinant un éventail de solutions de mobilité (transport collectif...) selon les secteurs et motifs de déplacements</u>	<p>Action 14 : Créer une fiche horaire unique et lisible synthétisant l'ensemble des offres TC des opérateurs (<i>car elles sont aujourd'hui difficiles à lire et à combiner</i>) et proposer des déclinaisons avec une fiche « offre » par commune (<i>notamment rurale, avec les horaires pour faciliter la sensibilisation et l'usage</i>) ;</p> <p>Action 15 : Développer l'intégration tarifaire et tendre vers la création d'un billet unique valable pour tous les modes de transport sur le territoire (<i>pour se déplacer au même prix que MonRézo</i>)</p> <p>Action 16 : Développer un système de mobilité à l'échelle locale combinant divers outils complémentaires adaptés aux besoins de différentes cibles (covoiturage, ato-stop, transport solidaire,)</p>

Enjeu 1 : Faire de l'accessibilité routière de qualité un vecteur du dynamisme local

Action

1

Poursuivre la modernisation de la RCEA

1/2

Enjeu

1

Constats du diagnostic

✓ Un axe qui traverse le territoire sur près de 35 km (dont 16 km en 2x2 voies), lui conférant un positionnement stratégique et structurant les échanges internes au territoire

Objectifs à atteindre

✓ Valoriser l'axe en tant que vecteur de dynamisme tout en limitant ses externalités négatives (insécurité, coupure...)

Impacts



Echelle d'intervention

✓ Le long de l'axe RCEA

Mesures à mettre en place

La RCEA est un axe majeur pour le territoire : tant pour les échanges internes que depuis ou vers l'extérieur. Mais la dangerosité de l'axe et son impact sur l'urbain ont justifié la mise en œuvre du Programme d'Accélération de l'Aménagement à 2x2 voies de la RCEA.

Il s'agira pour la collectivité :

- ✓ **D'accompagner l'Etat en tant que Maître d'Ouvrage du projet**, dans la réalisation du programme distingué en trois phases :
 - ✓ 1) **Les aménagements prioritaires (2014/2019)**, avec les mises à 2x2 voies de la section Blanzly – Montchanin et du créneau de Gévelard ainsi que l'aménagement de l'intersection N70 / N80 ;
 - ✓ 2) **La RCEA optimisée (2020/2025)**, se traduisant sur le territoire par la réflexion sur la traversée du pôle urbain de Blanzly/Montceau-les-Mines.
 - ✓ 3) **La finalisation de la 2x2 voies (au-delà de 2025)**.
- ✓ **D'anticiper les aménagements projetés et leurs impacts sur l'organisation des déplacements.**

Coûts

- ✓ Coûts identifiés dans le cadre du projet - 71 M€ :
 - ✓ 43 M€ pour l'aménagement en 2x2 voies de la section Blanzly-Montchanin
 - ✓ 16 M€ pour l'aménagement du Créneau de Gévelard
 - ✓ 12 M€ pour l'intersection de la RN70 / RN80

Suivi des mesures

- ✓ Etat d'avancement des projets d'aménagement et respect du calendrier
- ✓ Evolution des données de trafic sur l'axe

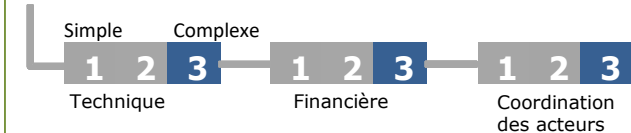
Acteurs	Rôle
Etat	Maître d'Ouvrage
CUCM – Communes - CD 71	Partenaires techniques et financiers

Mise en œuvre



Pilote en charge du projet :
Etat

Faisabilité



Intérêt pour les cibles potentielles



Poursuivre la modernisation de la RCEA

➤ Détail des mesures à mettre en place

Accompagner l'Etat en tant que Maître d'Ouvrage du projet, dans la réalisation du programme

Le Programme d'Accélération de l'Aménagement à 2x2 voies de la RCEA est distingué en 3 phases dont 2 concernent directement la CUCM :

- ✓ PHASE 1 : Les aménagements prioritaires (2014/2019), avec sur le territoire :
 - La mise à 2x2 voies de la section Blanzly – Montchanin ;
 - La mise à 2x2 voies du créneau de Gênelard ;
 - L'aménagement de l'intersection N70 / N80.
- ✓ Phase 2 : La RCEA optimisée (2020/2025), se traduisant sur le territoire par :
 - La réflexion sur la traversée du pôle urbain de Montceau-les-Mines.

Il s'agira pour la collectivité d'accompagner l'Etat en tant que Maître d'Ouvrage du projet.

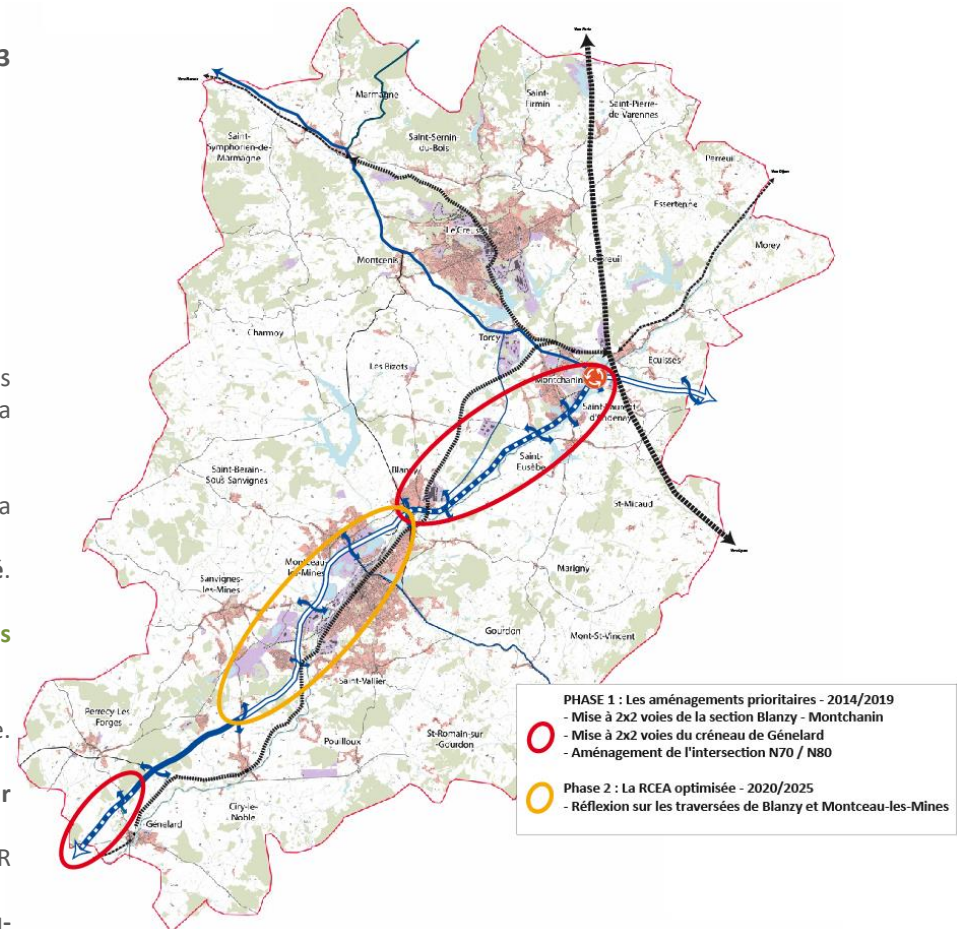
Concernant la réflexion sur les traversées de Blanzly et Montceau-les-Mines, les réflexions actuellement engagées doivent aboutir à un projet définitif fin 2017. Celui-ci devra objectiver :

- ✓ Une limitation de l'effet coupure nuisant à l'attractivité des modes alternatifs ;
- ✓ Un projet améliorant les déplacements vers l'extérieur mais également internes à la zone urbaine Montceau-les-Mines + Blanzly, en tant qu'axe de contournement nord ;
- ✓ Un projet valorisant l'attractivité tant paysagère que touristique du territoire traversé.

Anticiper les aménagements projetés et leurs impacts sur l'organisation des déplacements

A l'issue de la réalisation du programme, l'organisation des déplacements va être modifiée. La CUCM se doit d'anticiper les évolutions attendues et qui pourront consister en :

- ✓ La mise en place d'une offre TC routière reliant les deux pôles urbains, s'appuyant sur un axe majeur et plus attractif ;
- ✓ Le développement de l'intermodalité aux échangeurs, à l'image de la création de P+R engagée par la CUCM ;
- ✓ L'amélioration des déplacements internes au sein de la zone urbaine de Montceau-les-Mines (modification du tracé des lignes MonRézo, aménagements modes doux, jalonnement des itinéraires...).



Action

2

Développer des P+R à proximité des échangeurs et nœuds routiers

1/3

Enjeu

1

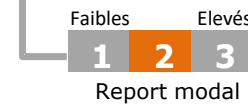
Constats du diagnostic

- ✓ 6 aires de covoiturage le long de la RCEA, à Torcy et Marmagne, aménagées comme de véritables pôles d'échanges
- ✓ Des aménagements perfectibles mais une réelle volonté politique de développer l'intermodalité et diminuer l'autosolisme

Objectifs à atteindre

- ✓ Compléter finement le maillage de P+R en équipant les principaux échangeurs et nœuds et en visant une accessibilité aisée depuis l'ensemble des communes

Impacts



Echelle d'intervention

- ✓ Sur l'ensemble de la CUCM, aux abords des infrastructures et nœuds routiers structurants

Mesures à mettre en place

Il s'agira de **poursuivre l'aménagement de nouveaux espaces en privilégiant les principaux échangeurs et nœuds routiers du territoire**. En plus des 6 pôles déjà existants sur le territoire, **12 nouveaux sites, proposant au total environ 215 places**, seront à réaliser. Un **phasage en trois temps des aménagements est proposé** : 3 P+R prioritaires à aménager à court-terme, 4 à moyen terme, 5 à long terme.

L'enjeu étant de faciliter l'intermodalité et une accessibilité aisée de l'ensemble des modes, 5 des espaces seront connectés avec les réseaux Monrézo, Buscéphale, et TER. De même, en fonction de leur localisation et de leur potentialités d'usages, 1 à 5 box vélos sécurisés sont préconisés par pôles, pour un total de 33 box. A l'image des aménagements sur les espaces existants, des mesures de valorisation (marquage, jalonnement, totem...) seront également à prévoir.

Coûts

Un coût global d'environ 489 K€ :

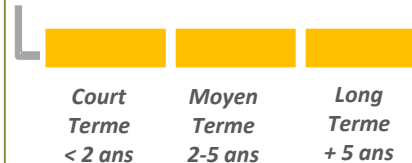
- ✓ Coût pour l'aménagement des pôles prioritaires : 124 K€
- ✓ Coût pour l'aménagement des aires à moyen / long terme : 365 K€

Suivi des mesures

- ✓ Nombre de nouveaux P+R créés
- ✓ Evolution de l'occupation des espaces et des box vélos
- ✓ Evolution des Montées/Descentes aux arrêts des P+R

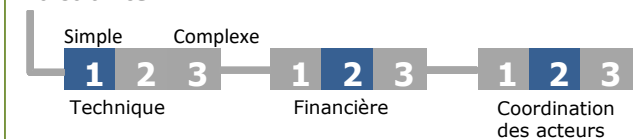
Acteurs	Rôle
CUCM	Maître d'ouvrage
Communes	Partenaire technique
CD 71	Partenaire technique et financier
Grand Chalon Agglomération	Partenaire financier en fonction des aires

Mise en œuvre



Pilote en charge du projet :
CUCM

Faisabilité



Intérêt pour les cibles potentielles



Développer des P+R à proximité des échangeurs et nœuds routiers

2/3

➤ Détail des mesures à mettre en place

Créer de nouveaux sites à proximité des nœuds routiers et échangeurs

Un P+R ou une aire de covoiturage est coûteux (foncier, revêtement, marquage au sol...). L'enjeu est donc de **positionner stratégiquement ces espaces**, pour cela, il s'agira de proposer des sites facilement accessibles depuis :

- ✓ La RCEA (6 sites supplémentaires proposées) ;
- ✓ La D680, en direction d'Autun (2 sites supplémentaires).

Ces espaces sont en effet ceux connaissant **les plus importants trafics routiers**, laissant envisager des **potentialités fortes de rencontre entre automobilistes et de développement de la pratique du covoiturage**.

Afin de compléter le maillage, notamment vers les communes rurales, **4 sites seront également à prévoir aux franges du territoire**.

Concernant leur priorisation, il s'agira de viser :



En plus des 6 sites déjà existants sur le territoire ;



Des **espaces prioritaires à aménager à court-terme**, de par leur potentialité d'usagers ou leur positionnement sur les axes structurants.

3 sites sont ainsi concernés sur les communes de Montcenis, Gévelard et Ciry-le-Noble ;

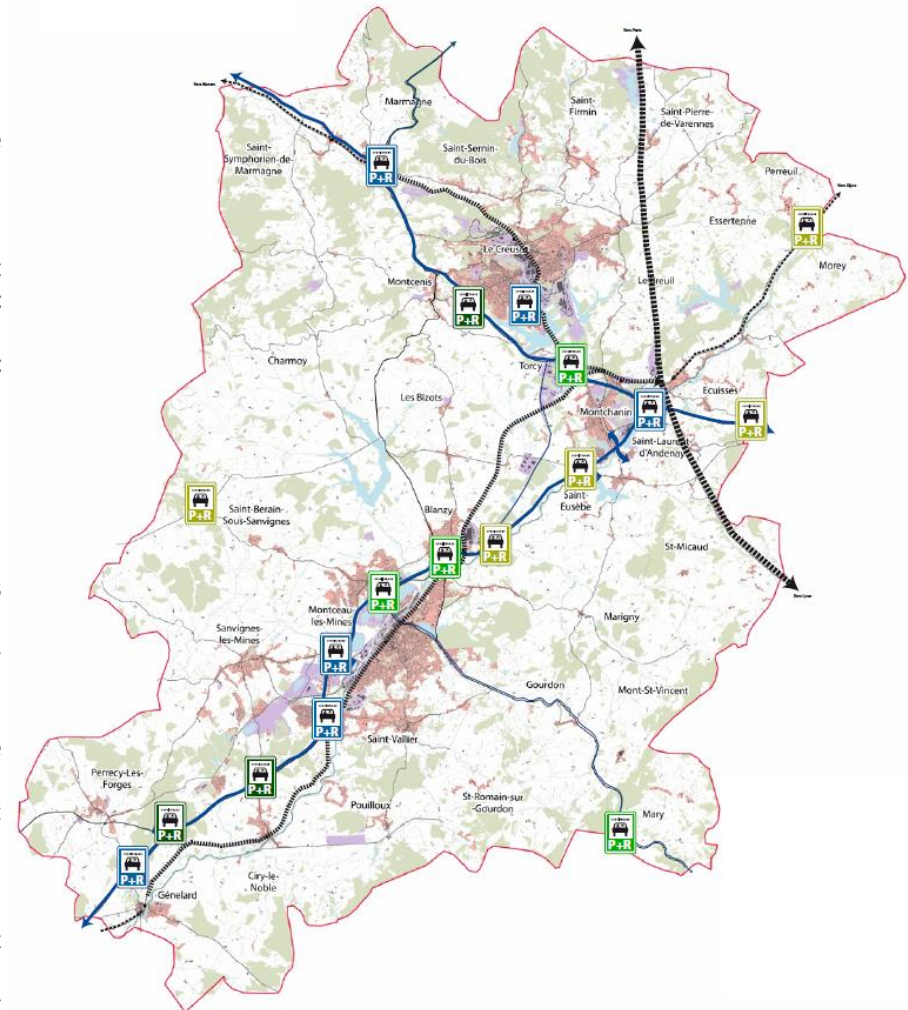


Des **espaces secondaires à aménager à moyen-terme**, soit pour des raisons de proximité avec des sites déjà existants, soit du fait d'un potentiel moindre d'usagers.

4 sites sont concernés sur les communes de Montceau-les-Mines, Blanzay, Torcy et Mary ;



Des **sites complémentaires à aménager à long-terme**, afin de terminer le maillage fin de pôles et tendre vers un aménagement de chacun des échangeurs et principaux nœuds routiers. **5 sites seront à prévoir** sur les communes de Blanzay, Saint-Eusèbe, Morey, Ecuisses (en fonction de l'aménagement de la finalisation de l'échangeur) et Saint-Berain-sous-Sanvignes.



Développer des P+R à proximité des échangeurs et nœuds routiers

➤ Détail des mesures à mettre en place

Poursuivre l'aménagement des P+R comme de véritables PEM

Pour améliorer l'usage des aires et augmenter la pratique, **il convient de proposer des lieux sécurisés et facile d'accès également aux personnes non-automobilistes, dans une optique d'intermodalité.**

Les aménagements proposés actuellement sont de très bonne qualité et pourront servir d'exemple. A l'image du parc de stationnement Jeanne Rose, il s'agira :

- ✓ **Pour les TC**, de veiller à la **présence d'un point d'arrêt à proximité** et à une desserte effectuée aux heures de pointe ;
- ✓ **Pour les modes doux**, d'envisager **des aménagements, et des box sécurisés, plutôt que des arceaux comme ce qui est proposé actuellement** ;
- ✓ De valoriser les parcs via une signalisation, un jalonnement, et des totems, dans une optique de lisibilité ;
- ✓ Pour faciliter la chaîne des déplacements, la **proximité de commerces ou services peut constituer un atout supplémentaire** pour l'attractivité des aires (ex : boîte aux lettres...).



Détail des sites proposés :

Secteur / Axe d'implantation	Niveau de priorité	Site	Nombre de places proposé (base : 1 500 € / place)	Desserte TC (base : 15 000 € / par aire desservi)	Nombre de box vélos proposé (base : 2 500 € / box)	Coût total approximatif
Axe D680	1	Montcenis Echangeur D680 et D1	20	CD71 (5)	3	54 500 €
	2	Torcy Giratoire entre la D680 et D28	30	Ligne C1 / Nav. TGV / CD71 (1/3/5)	5	74 500 €
Axe RCEA	1	Genelard Echangeur RCEA et D60	15	Pas de desserte	2	29 500 €
	1	Ciry-le-Noble / Coëre Echangeur RCEA et D230	20	Pas de desserte	3	39 500 €
	2	Montceau-les-Mines Echangeur RCEA et D57	30	Ligne M1	5	74 500 €
	2	Blanzay Echangeur RCEA et D980	0 (site potentiel déjà existant Rue de la République)	Ligne M2 / Nav. TGV	5	29 500 €
	3	Blanzay Echangeur RCEA et Michelin	20		2	37 000 €
	3	Saint-Eusèbe / Montchanin Echangeur RCEA et D102	20		2	37 000 €
	3	Ecuisses Echangeur RCEA et D284	15		2	29 500 €
Autres secteurs	2	Morey Intersection D984 et D974	15		2	29 500 €
	2	Mary Intersection D980 et D33	15		1	27 000 €
	3	Saint-Berain-sous-Sanvignes Intersection D57 et D102	15		1	27 000 €

Action

3

Réfléchir à la mise en place d'une véritable aire de service à vocation touristique

1/2

Enjeu

1

Constats du diagnostic

- ✓ La RCEA est un axe à vocation internationale qui permet un rayonnement du territoire, et des conditions d'accessibilité aisées vers mais aussi depuis l'extérieur
- ✓ Plus de 18 000 véh./j. dont plus 4 000 PL, qui peuvent être perçus comme un moteur économique et de développement touristique

Objectifs à atteindre

- ✓ Requalifier l'aire de service des Mines situé sur la RCEA en une aire de découverte et de valorisation à vocation touristique

Impacts



Echelle d'intervention

- ✓ Sur l'agglomération de Montceau-les-Mines

Mesures à mettre en place

Il s'agira de **requalifier l'aire de service de manière qualitative afin de valoriser les atouts touristiques et patrimoniaux du territoire**. La réalisation d'une **aire unilatérale bidirectionnelle avec un ouvrage de franchissement** de la RCEA permettra d'éviter un doublement des services à prévoir, et donc de répondre aux besoins des automobilistes venant de Paray-le-Monial

Outre les **aménagements classiques** (station-essence, restauration, espaces verts...), l'aire devra **faciliter l'arrêt sur une ou plusieurs nuits** (parkings sécurisés PL et camping-car avec des services associés), et proposer des **services d'information touristique** (ex : Il s'agira par exemple de prévoir un point d'information de type « **Maison du Tourisme** » **proposant une valorisation des atouts touristiques et patrimoniaux** du territoire) donnant envie aux automobilistes de s'arrêter et de revenir pour découvrir le territoire. Des connexions en **modes actifs** pour une meilleure desserte de l'aire sont à prévoir.

Coûts

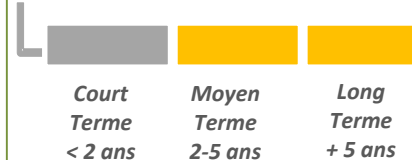
A définir selon niveau d'aménagement et services proposés.

Suivi des mesures

- ✓ Evolution de la fréquentation des services à vocation touristique proposés sur l'aire de service

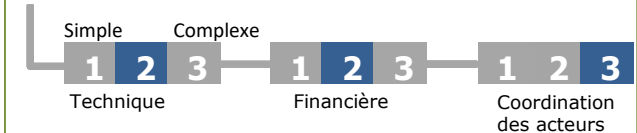
Acteurs	Rôle
CUCM / Etat	Maître d'ouvrage
Commune de Montceau-les-Mines - CD 71 – Office du Tourisme ...	Partenaires techniques et financiers

Mise en œuvre



Pilote en charge du projet :
CUCM

Faisabilité



Intérêt pour les cibles potentielles



***Enjeu 2 : Renforcer et développer l'accessibilité
ferroviaire du territoire et le rôle de Coriolis en tant que
nœud multimodal***

Valoriser l'offre TER existante et faciliter son utilisation depuis l'ensemble des communes desservies

➤ Constats du diagnostic

- ✓ Trois lignes TER permettant des liaisons internes et vers les pôles structurants bourguignons
- ✓ Une accessibilité aisée au réseau (55 % des habitants à moins de 500 m de l'infrastructure)
- ✓ Mais un faible attrait du réseau à l'exception de la gare de Montchanin

➤ Objectifs à atteindre

- ✓ Accroître l'attrait du réseau TER qui constitue un support indéniable pour inciter au report modal via des actions de communication et de diffusion des possibilités d'achat

Impacts



➤ Echelle d'intervention

- ✓ D'une manière générale, sur l'ensemble du territoire et de manière spécifique sur les haltes des communes rurales

➤ Mesures à mettre en place

La valorisation de l'offre TER passera par une **sensibilisation quant aux avantages proposés**, de manière concrète, pour les habitants du territoire. Ceux-ci devront **se sentir directement visés par les éléments utilisés, en termes de coûts, de temps...** Le **bon niveau d'offre proposé, même sur les communes les plus rurales contraste avec les niveaux de fréquentation et interroge quant à la réelle connaissance du réseau.**

Il s'agira également de **faciliter l'achat des titres TER dans les haltes des communes rurales**, en développant les distributeurs de billets régionaux. Le coût élevé de ces bornes (20 000 €) laisse envisager une diffusion en deux temps, en fonction de la fréquentation actuelle aux points d'arrêts :

- 1) A **court-terme aux haltes de Galuzot Saint-Vallier, Génelard et Marmagne** ;
- 2) A **moyen-terme aux haltes de Ciry-le-Noble, Marmage, St-Symphorien et Blanzay.**

➤ Coûts

- ✓ Coût de communication : env. 10 000 € / an
- ✓ Coût de diffusion des distributeurs de billets régionaux :
 - ✓ Court-terme : 60 000 €
 - ✓ Moyen-terme : 60 000 €

➤ Suivi des mesures

- ✓ Evolution de la fréquentation de l'offre TER
- ✓ Montées-descentes aux points d'arrêts
- ✓ Usage des distributeurs de billets régionaux

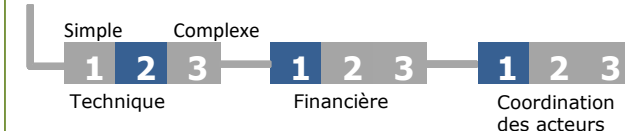
Acteurs	Rôle
CUCM	Maître d'ouvrage des actions de communication
SNCF	Maître d'ouvrage pour la diffusion des distributeurs de billets régionaux

Mise en œuvre



Pilote en charge du projet :
CUCM

Faisabilité



Intérêt pour les cibles potentielles



Valoriser l'offre TER existante et faciliter son utilisation depuis l'ensemble des communes desservies

➤ Détail des mesures à mettre en place

Une campagne de valorisation de l'offre TER

En plus des atouts indéniables que possède le territoire, la valorisation de l'offre TER doit s'appuyer sur des exemples concrets pour les habitants du territoire. Ces éléments peuvent être d'ordre :

✓ Géographiques, en identifiant les liaisons possibles en internes mais également vers l'extérieur :

- ✓ J'habite à Montchanin :
 - ✓ Je peux me rendre au Creusot ou à Montceau-les-Mines en TER pour effectuer des achats ;
 - ✓ Je peux me rendre à Chalon-sur-Saône pour le travail ou mes loisirs ;
- ✓ J'habite sur le territoire, je peux prendre le train vers n'importe quelle gare pour un week-end, mes vacances...

✓ Financiers, l'enjeu étant de mettre en valeur les économies budgétaires liés à l'usage du réseau. Il peut être utilisé comme exemple :

- ✓ J'habite à Montchanin et je travaille dans le centre-ville :
- ✓ Je dépense environ 1700 € / an si je me rends en voiture au travail ;
- ✓ Je dépense 240 € / an si j'utilise la tarification unique MonRézo + TER.

✓ Temporels, en pointant les pertes de temps induits par les points de congestions routiers qui peuvent avoir lieu en heure de pointe, et le temps perdu pour la recherche d'une place de stationnement :

- ✓ J'habite à Gênelard, et je souhaite profiter des soldes à Montceau-les-Mines :
- ✓ Ca me prendra 28 minutes en voiture ;
- ✓ Ca me prendra 15 minutes en train.

✓ Ecologiques, au regard des économies évidentes quant à l'impact des déplacements sur l'environnement :

- ✓ J'habite à Saint-Vallier et j'enseigne au Collège de Montchanin :
- ✓ J'économise 329 Kg équivalent pétrole d'énergie si j'utilise le TER plutôt que la voiture ;
- ✓ Mon bilan Carbone est divisé par plus de 6.

Développer les points d'achat des titres TER

A l'heure actuelle, l'achat de titres TER ne peut se faire que dans les gares du Creusot, Montceau-les-Mines et Montchanin. Afin de faciliter l'accessibilité au réseau, il s'agira de développer, en partenariat avec la Région, les distributeurs de billets régionaux. Cet investissement coûteux pour s'envisager avec une priorisation des haltes à équiper et qui sera fonction de la fréquentation actuelle des points d'arrêts :

- 1) A court-terme aux haltes de Galuzot - Saint-Vallier, Gênelard et Marmagne ;
- 2) A moyen-terme aux haltes de Ciry-le-Noble, St-Symphorien-de-Marmagne et Blanzay.



Action

5

Améliorer l'attractivité des navettes bus en lien avec la gare TGV

1/4

Enjeu

2

➤ Constats du diagnostic

- ✓ En jour ouvrable de base, il y a 16 dessertes TGV
- ✓ 7 allers-retours proposés par les navettes régulières Monrézo depuis les pôles urbains
- ✓ Les navettes TAD permettent d'assurer une desserte à des horaires plus contraints (6h30 et au-delà de 21h00)

➤ Objectifs à atteindre

- ✓ Accroître l'usage des navettes TGV pour accompagner la mise en place du stationnement payant sur Coriolis
- ✓ Adapter l'offre pour attirer plus d'actifs notamment en lien avec Lyon

Impacts



➤ Echelle d'intervention

- ✓ Sur les liaisons urbaines Monrézo entre les pôles structurants et la Gare TGV

➤ Mesures à mettre en place

Si l'offre actuelle répondra pleinement aux besoins des captifs, elle est à parfaire pour attirer des actifs, notamment ceux allant ou venant de Lyon. Cette optimisation doit passer par :

- ✓ La mise en place d'un service régulier en lien avec la desserte TGV de 7h13 en direction de Lyon (arrivant à la Gare de Lyon Part-Dieu à 7h56, attractif pour les actifs) ;
- ✓ Un réajustement horaire de 3 des 7 sept aller-retours réguliers quotidiens afin de limiter les temps de correspondance, dont certains vont au-delà de 30 min ;

Si l'objectif est de rester sur une fourchette de coûts équivalente, le recours à des services TAD sera à envisager.

A plus long terme, le recours à un Bus à Haut Niveau de Service de type Chronobus entre les pôles urbains via Coriolis constituera une offre structurante.

➤ Coûts

- ✓ Coûts limités dans le cas d'une réadaptation de l'offre actuelle
- ✓ Développement d'une ligne routière de type BHNS :
 - ✓ De 1,2 à 2,4 M€ en coûts de fonctionnement ;
 - ✓ Env. 1 M€ en coûts d'investissement.

➤ Suivi des mesures

- ✓ Evolution de la fréquentation des navettes et services routiers vers la Gare TGV
- ✓ Enquête de satisfaction autour des services

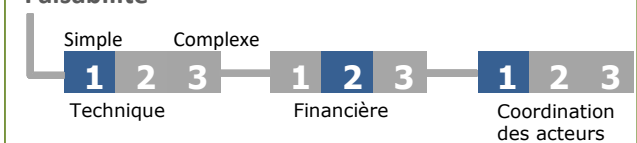
Acteurs	Rôle
CUCM	Maître d'ouvrage
Transdev	Exploitant de MonRezo

Mise en œuvre



Pilote en charge du projet :
CUCM

Faisabilité



Intérêt pour les cibles potentielles



Améliorer l'attractivité des navettes bus en lien avec la gare TGV

➤ Détail des mesures à mettre en place

A plus long terme : mieux connecter Coriolis aux centres urbains via un offre TC routière de type BHNS

Le projet de connexion TER / TGV, dans le cadre de l'aménagement plus global de la VFCEA, intègre l'idée d'une **offre de ligne de type BHNS reliant Coriolis aux centres urbains** du Creusot, de Montceau-les-Mines et de Montchanin.

On entend par une offre de type BHNS :

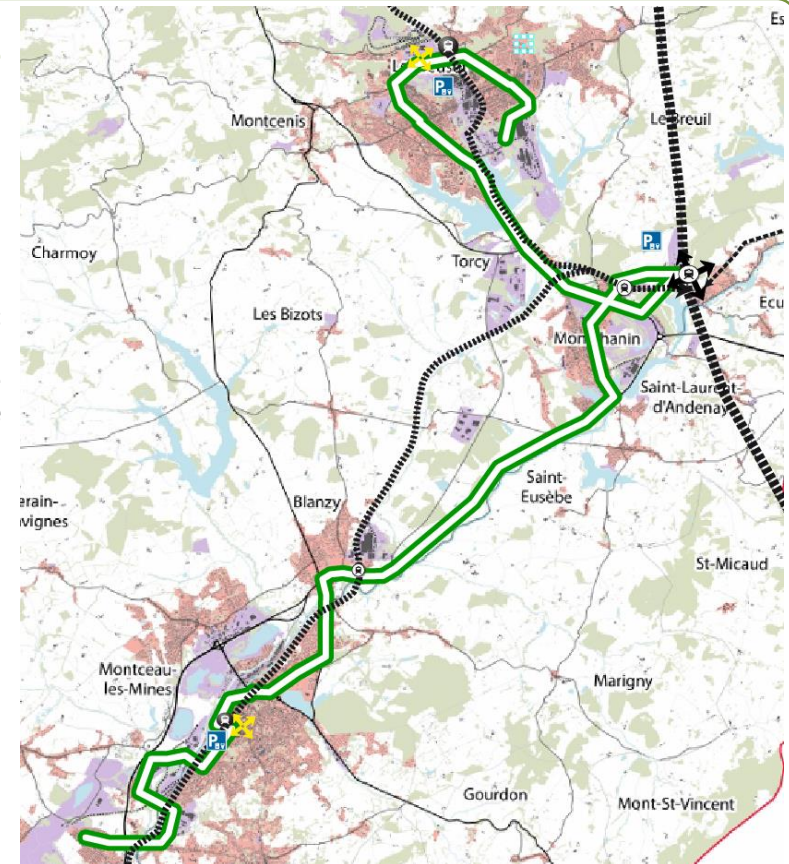
- ✓ Une **forte fréquence**, par définition moins de 10 min. en heure de pointe et moins de 15 min. en heures creuses, pour autant **dans le cadre actuel une desserte de Coriolis à la demi-heure pourrait être suffisante** ;
- ✓ Une **amplitude horaire élevée et une offre attractive les week-ends** - Pour rappel, l'amplitude de desserte TGV de Coriolis est comprise entre 6h30 et 22h39, soit une **amplitude horaire à prévoir de 5h30 à 23h30**, comme actuellement proposée ;
- ✓ Le **recours à des sites propres, sur tout ou partie du tracé si nécessaire** ;
- ✓ Des **solutions spécifiques aux intersections pour favoriser la circulation des véhicules** (système de priorité aux feux tricolores, couloir d'approche ou traversant aux rond-point)
- ✓ Des **véhicules adaptés aux normes d'accessibilité** des Personnes à Mobilité Réduite ;
- ✓ Un **aménagement de haute qualité des points d'arrêts**.

Le tracé proposé prévoit une ligne reliant :

- ✓ Le **pôle du Creusot**, depuis Harfleur 2000 via la gare TER et le centre-ville ;
- ✓ Coriolis ;
- ✓ **Montchanin**, via la gare TER et le centre-ville ;
- ✓ **Montceau-les-Mines**, via l'échangeur RCEA de Blanzay, le centre-ville, la ZI du Prélong, l'Hôpital J. Bouveri, jusqu'à la Cité des Gautherets.

Une première identification des coûts à prévoir :

- ✓ Les **coûts d'exploitation seront compris entre 1,2 M€** (en admettant un niveau d'offre comparable aux navettes TGV actuelles) et **2,4 M€** (haut niveau de service, toute la semaine et les week-ends...).
- ✓ Les **coûts d'investissement seront d'environ env. 1,4 M€**, en admettant l'aménagement :
 - ✓ De **20 points d'arrêts de bonne qualité** (env. 20 K€ par arrêts soit 400 K€) ;
 - ✓ Des **aménagements en site propre et des intersections configurées** pour prioriser la circulation des véhicules (1 M€).



Fuseau envisagé pour la mise en place d'une ligne BHNS

Action

6

Engager une démarche de Plans de Déplacements Inter-Entreprises

1/2

Enjeu

2

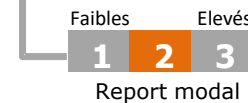
➤ Constats du diagnostic

- ✓ Une concentration des emplois sur les trois pôles urbains du territoire avec cinq zones d'activités qui regroupent 500 emplois ou plus
- ✓ Près de 85 % des déplacements domicile-travail réalisés en voiture

➤ Objectifs à atteindre

- ✓ Accompagner la réalisation de Plans de Déplacements afin de limiter l'autosolisme et instituer une nouvelle manière de penser ses déplacements quotidiens

Impacts



➤ Echelle d'intervention

- ✓ Sur les principales zones d'emplois du territoire

➤ Mesures à mettre en place

Cette action vise à développer des **solutions adaptées aux déplacements pendulaires et professionnels majoritairement réalisés en voiture**. Pour cela, il conviendra de poursuivre la démarche d'élaboration des **Plans de Déplacements** à destination des **entreprises (PDE)** ou pour plus d'efficacité des **Zones d'Activités (PDIE)**. Il s'agira d'envisager la **réalisation de Plans en priorité sur les sites d'Harfleur, la Fiolle, Coriolis, puis dans un second temps sur les zones du Prélong, ou de la Saule...**

La conduite de cette démarche sur ces zones concernerait ainsi plus de 80 entreprises et près de 6 700 emplois, soit 1 emploi sur 5.

D'autres pôles comme les établissements hospitaliers ou les administrations peuvent également être visés.

➤ Coûts

- ✓ A la charge des entreprises mettant en œuvre leur PDE (subvention et accompagnement possible de l'ADEME pour la phase étude)

➤ Suivi des mesures

- ✓ **Nombre d'entreprises et salariés** intégrés dans une démarche PDE / PDIE

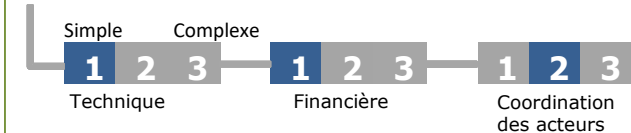
Acteurs	Rôle
CUCM	Maître d'ouvrage pour la mise en œuvre de leurs Plans de Déplacements et accompagnement pour les autres démarches
Entreprises / Administrations	
ADEME, CD71, Région	Partenaires techniques et financiers

Mise en œuvre



Pilote en charge du projet :
CUCM / Autres

Faisabilité



Intérêt pour les cibles potentielles



Engager une démarche de Plans de Déplacements Inter-Entreprises

➤ Détail des mesures à mettre en place

Accompagner la réalisation de Plans de Déplacements Entreprises ou Interentreprises

En tant qu'autorités organisatrices de transports, la CUCM doit assurer un rôle de conseil auprès des entreprises pour les accompagner dans cette démarche et faire le lien entre tous les partenaires possibles des PDE. **L'objectif est d'initier la démarche en visant la réalisation de Plans de Déplacements à l'échelle de zones d'activités ou de Parc d'Activités Economiques :**

Il s'agira ainsi de proposer des solutions pour :

- ✓ La diminution de l'autosolisme et le recours aux modes alternatifs pour les **déplacements professionnels** ;
- ✓ La pratique du **covoiturage** (mise en relation à travers un service intranet) ;
- ✓ L'usage des **transports collectifs** (amélioration de la desserte, réduction sur les abonnements...) ;
- ✓ La pratique des **modes doux** (création de cheminements doux adaptés, espace de stationnement sécurisé...) ;
- ✓ Des journées de **sensibilisation à l'écomobilité** (essai de véhicules et vélos électriques, écoconduite)...

Où développer en priorité des PDE/PDIE ?

Pour le développement de ces Plans, la CUCM peut envisager de proposer une aide et des conseils pour :

- ✓ Le **développement de PDIE à l'échelle des principales zones d'activités.**

Une priorisation pourra être envisagée, avec dans un premier temps la réalisation de ces plans sur :

- *Le site industriel Harfleur (40 entreprises – Plus de 3 000 emplois)*
- *Le site la Fiolle (5 entreprises – 1 300 emplois) ;*
- *Coriolis (17 entreprises – 1 200 emplois) ;*

Puis en **fonction des résultats obtenus et de l'efficacité des mesures**, le lancement de PDIE pourra être envisagé sur :

- *Le Prélong (12 entreprises – 600 emplois) ;*
- *La Saule (6 entreprises – 580 emplois)...*
- ✓ Les **centres hospitaliers** présents sur le territoire ;
- ✓ Les **administrations**...



« Un PDE, PDA ou PDS c'est quoi ? »

Qu'il s'appelle Plan de Déplacement d'un Etablissement, d'une Administration ou d'un établissement Scolaire, il s'agit d'une approche globale de l'ensemble des déplacements des personnes liées à un établissement ou un site : personnel, visiteurs, livreurs, clients ...

Il vise à réduire l'utilisation individuelle de la voiture en adoptant un ensemble de mesures simples et adaptées aux spécificités de chaque établissement.



L'intégration des PDE dans le Plan Climat Energie Territorial de la CUCM

L'incitation et l'accompagnement des entreprises dans la mise en œuvre de PDE/PDIE est inscrit comme action du PCET. Outre des mesures liées aux mobilités, le PCET prévoit des mesures visant à réduire les besoins de déplacements pendulaires, comme les espaces de restauration partagée (limitant le retour au domicile sur le temps du midi...), des plateformes de coworking ou le développement du télétravail au travers de plateformes numériques adaptées... En termes d'objectifs opérationnels, le PCET prévoit :

- ✓ 50 % des entreprises sensibilisées ;
- ✓ 10 entreprises ou groupements accompagnés dans le cadre d'un PDE...

Action

7

Faire de Coriolis un véritable pôle d'échanges

1/3

Enjeu

2

➤ Constats du diagnostic

- ✓ Une nouvelle politique de stationnement payant effective depuis le 1^{er} octobre 2016
- ✓ Un pôle d'échanges rassemblant l'ensemble des offres alternatives mais des potentialités d'optimisation pour en accroître l'efficacité

➤ Objectifs à atteindre

- ✓ Optimiser l'intermodalité du site pour accompagner efficacement et pertinemment la mise en place du stationnement payant dans une optique de report modal

Impacts



➤ Echelle d'intervention

- ✓ L'ensemble du pôle d'échanges multimodal de Coriolis

➤ Mesures à mettre en place

En accompagnement de la nouvelle politique de stationnement et pour faciliter le report modal, et plus globalement l'usage du site, il s'agira de :

- ✓ Développer un **jalonement dynamique pour optimiser l'usage des espaces de stationnement**, et proposer une signalisation spécifique pour les piétons ;
- ✓ Proposer une **solution d'autopartage en premier lieu pour les professionnels** ayant des rendez-vous dans les entreprises locales ;
- ✓ **Implanter 4 Infrastructures de Recharges de Véhicules Electriques** afin de répondre à une pratique en plein essor ;
- ✓ **Valoriser la pratique cyclable via des aménagements linéaires** (en direction des pôles du territoire et de l'Eurovélo 6), **1 vélostation pour faciliter le stationnement de longue durée des cycles** ; et une **offre de location de 10 vélos et 5 Vélos à Assistance Electrique** ;
- ✓ Proposer une information multimodale avec la création d'un « Point Info Mobilité » et des aménagements ponctuels (affichage dynamique, jalonement adapté, plans du pôle...).

➤ Coûts

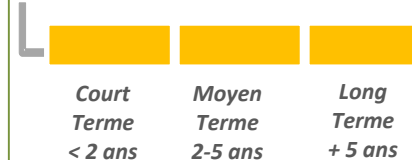
Coûts pour la mise en œuvre de l'ensemble des mesures :
env. 320 K€

➤ Suivi des mesures

- ✓ Evolution de la répartition modale au pôle d'échanges
- ✓ Evolution de l'usage des services créés dans le pôle (ex : location de vélos...)
- ✓ Enquête de satisfaction

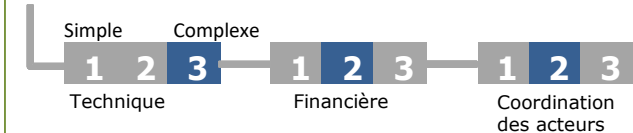
Acteurs	Rôle
CUCM - SNCF	Maître d'ouvrage
Effia, Loueurs, ...	Partenaires techniques et financiers

Mise en œuvre



Pilote en charge du projet :
CUCM / SNCF

Faisabilité



Intérêt pour les cibles potentielles



Faire de Coriolis un véritable pôle d'échanges

➤ Détail des mesures à mettre en place

Accompagner la nouvelle organisation du stationnement d'une amélioration des modes alternatifs

Pour rappel, la **politique tarifaire effective depuis le 1^{er} octobre** prévoit

- ✓ Un **stationnement payant** sur près de de 1 000 places de stationnement réparties sur 4 espaces ;
- ✓ Une **distinction de l'organisation en fonction de la durée de stationnement** (ex : les 15 premières minutes gratuites, zone de dépose-minute...);

Améliorer l'accessibilité routière via un jalonement adapté

La mise en place d'un **jalonement dynamique** doit permettre d'améliorer le **fonctionnement des circulations sur le pôle**. Une information en temps réel de l'offre disponible **guidera l'automobiliste vers le parc de stationnement le plus adapté**. Cette mesure est aisément réalisable du fait de la **présence de barrières**. En parallèle, la pose de **jalonement piétons** entre les parcs et le bâtiment voyageur, via des cheminements sécurisés, et en précisant les distances et temps de parcours peut constituer un plus.

Diversifier l'offre de services liées à l'automobile

En plus des services de location de voitures, inciter à la mise en place d'un **système d'autopartage** (via des loueurs privés, ...). Ce système constitue une réponse aux problèmes de coût de l'achat et de l'entretien d'une voiture, ainsi qu'une réduction des risques pour l'environnement liés à l'usage d'une automobile. Ce service peut être **pertinent pour les particuliers, mais surtout les entreprises, avec des collaborateurs venus de l'extérieur, ayant par exemple un rendez-vous professionnel sur le territoire**. Après inscription, le véhicule est disponible pour une durée indéterminée et le tarif est forfaitaire, à l'heure et au km. Une flotte de **3 véhicules (20 K€ par véhicules)** pourrait être **proposée dans un premier temps**.

La **pose d'infrastructures de Recharge de Véhicules Electriques** peut également être développée à destination des usagers, particuliers ou professionnels. Deux solutions de diffusion des bornes sont envisageables :

- ✓ Un **regroupement des bornes en un seul point** – Exemple : 4 bornes sur le parking P0, nécessitant donc un abonnement « Premium » pour les possesseurs de véhicules électriques ;
- ✓ Une **borne dans chaque parc ouvert au public**.

En admettant un **coût moyen de 15 K€ par borne**, le coût est estimé à 60 K€.



Faire de Coriolis un véritable pôle d'échanges

➤ Détail des mesures à mettre en place

Accompagner la nouvelle organisation du stationnement d'une amélioration des modes alternatifs (suite)

Valoriser la pratique cyclable

✓ Via des aménagements linéaires adaptés

En plus du jalonnement cyclable déjà existant sur le site, il s'agira de créer des **liaisons cyclables sécurisées en direction** :

- ✓ Du pôle du Creusot (env. 6,6 km) ;
- ✓ Du pôle de Montchanin (env. 2,1 km dont 2 km commun avec la liaison en direction du Creusot) ,
- ✓ De l'Eurovélo 6 (env. 1,8 km) permettant de relier ensuite Montceau-les-Mines.

✓ Via une offre de stationnement adaptée

La **création d'une « vélostation »**, permettant le parage d'une vingtaine de vélos, **pour un coût de 25 K€ pourra constituer une option de confort pour du stationnement de longue durée.**

✓ Via une offre de location de vélos

Afin de favoriser la **pratique cyclotouristique et faire du pôle d'échanges un point d'entrée touristique**, la location de vélos classiques ou à Assistance Electrique doit également être proposée. Un partenariat avec la SNCF ou les loueurs automobiles déjà présents sur le site peut être envisagé, afin d'assurer un suivi et une gestion quotidienne du service.

Développer une information multimodale de qualité

Cette mesure passe par la création d'un « **Point Info Mobilité** » qui, au travers d'une présence humaine, pourra :

- ✓ Apporter une information adaptée aux voyageurs ;
- ✓ Assurer la gestion du service de location de vélos ;
- ✓ Assurer la vente des titres de transports (MonRézo, Buscéphale...).

Le coût de cette mesure est estimé à 50 K€

Plus globalement, et pour faciliter l'usage des services et la lisibilité du pôle d'échanges, il s'agira de :

- ✓ Etudier le recours à un **affichage dynamique** (horaires de départs / temps restant), des différents réseaux desservant le pôle (Lignes TGV, Cars TER, réseau Buscéphale, Monrézo), en précisant les quais de montées ;
- ✓ Accompagner cette information d'un **jalonnement lisible** des différents quais, services, parkings composant le pôle d'échanges ;
- ✓ Editer un **plan assimilable de l'organisation du pôle**, reprenant les éléments composant le site.



Action

8

Préparer la mise en œuvre d'une offre ferroviaire interne performante en lien avec l'interconnexion TGV/TER (offre TER améliorée, Tram-Train, ... ?)

1/3

Enjeu

2

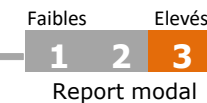
➤ Constats du diagnostic

- ✓ Selon l'EDVM, 89 % des déplacements sont des déplacements internes au territoire de la Communauté
- ✓ Les deux offres ferrées actuelles du territoire TER et TGV n'ont aujourd'hui aucune connexion ;
- ✓ L'offre ferroviaire actuelle est certes rapide mais beaucoup trop faible et peu attractive en termes d'OD gare à gare ;

➤ Objectifs à atteindre

- ✓ Développer une offre ferroviaire interne s'appuyant sur la ligne existante et sa modernisation prévue pour relier de manière cadencées les principales polarités du territoire ;

Impacts



➤ Echelle d'intervention

- ✓ D'une manière générale, sur l'ensemble du territoire et de manière spécifique le long de l'axe ferroviaire et des gares existantes ou haltes à créer.

➤ Mesures à mettre en place

La CUCM doit continuer à affirmer le rôle essentiel d'une future Interconnexion TGV/TER afin de créer un véritable nœud ferroviaire régional et **puisque ce projet sera un préalable nécessaire pour mettre en place à l'échelle interne, une offre ferroviaire structurante**, s'appuyant sur cette armature ferroviaire modernisée.

Il s'agira de développer une offre cadencée, sur une large amplitude qui pourra prendre différentes formes :

- ✓ **Soit sur une offre ferroviaire classique assurée par des rames TER** desservant les gares existantes et haltes éventuellement ré-ouvertes ;
- ✓ **Soit en proposant une offre utilisant la technologie mixte d'un « tram-train »** qui proposerait une desserte plus fine dans les communes traversées et les secteurs les plus denses, ou concentrant les emplois avec la création de nouveaux arrêts qui viendraient s'ajouter aux arrêts actuels des gares et haltes.

Ces deux solutions qui revêtent des coûts, et des potentialités très différentes pourraient être complémentaires dans le temps. En effet, la première option pourrait être une étape de la mise en œuvre de la seconde, qui elle-même pourrait à long terme, en fonction des évolutions urbaines observées sur la CUCM s'étendre jusqu'à Gênelard au Sud, et Saint-Symphorien-de-Marmagne au Nord.

➤ Coûts

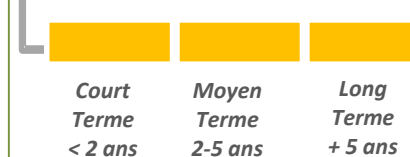
- ✓ Très variables selon les solutions envisagées, le nombre de haltes, les besoins en matériel etc... : de 5 à 95 millions d'euros environ selon l'étude 2013 en matière d'investissements et jusqu'à 5 millions d'euros pas an en matière d'exploitation ;
- ✓ **Une nouvelle étude actualisée sera nécessaire quand les travaux de l'interconnexion seront effectifs pour redéfinir les scénarios potentiels : 50 K€ environ ;**

➤ Suivi des mesures

- ✓ **Potentialités de transport sur les OD concernés**
- ✓ **Développement urbains autour des gares**
- ✓ **Evolution du trafic ferroviaire interne...**

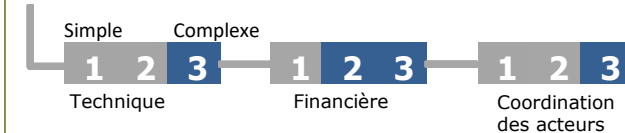
Acteurs	Rôle
CUCM - SNCF - Région ...	Maître d'ouvrage
Communes, Etat,	Partenaires techniques ou financiers

Mise en œuvre



Pilote en charge du projet :
CUCM – SNCF - Région

Faisabilité



Intérêt pour les cibles potentielles



Préparer la mise en œuvre d'une offre ferroviaire interne performante en lien avec l'interconnexion TGV/TER (offre TER améliorée, Tram-Train, ... ?)

➤ Détail des mesures à mettre en place

Accompagner l'arrivée de l'interconnexion d'une nouvelle offre ferroviaire interne à la CUCM

La future Interconnexion TGV/TER permettra de créer localement un véritable nœud ferroviaire régional au croisement des lignes Nord-Sud (LGV) / Est-Ouest (TER).

A l'interface de cette connexion, le site de Coriolis sera un véritable « hub » des mobilités : une porte d'entrée et de diffusion attractive pour le territoire (reliant en direct Le Creusot-Coriolis-Montceau) et les territoires voisins.

Une fois l'interconnexion TGV/TER effective, une offre ferroviaire locale pourrait être envisagée pour structurer les déplacements internes entre les deux agglomérations.

Une offre bien cadencée, régulière, sur une large amplitude autour de laquelle un rabattement multimodal de qualité sera assuré

Il s'agira de développer **une offre suffisamment cadencée toute la journée** pour répondre à l'ensemble de besoins. En parallèle, cette offre développée sur l'armature ferroviaire pourra conduire à une reconfiguration de l'offre multimodale en rabattement sur cet axe structurant. Cela passera par **l'aménagement de véritables pôles d'échanges autour des gares**.

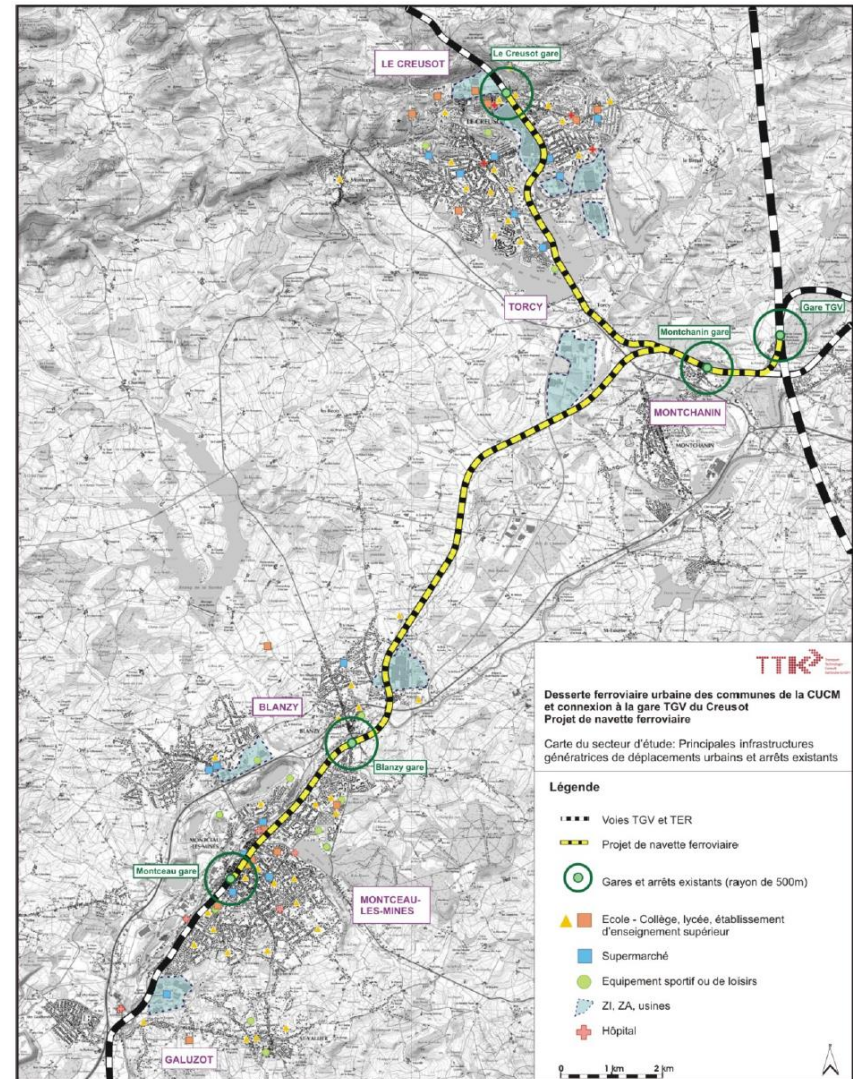
Dans tous ces sites, on veillera à aménager ou préserver les **capacités d'accueil de rabattement multimodal** (stationnement et co-voiturage, abris vélo, ombrières, bornes électriques), voire de constructions de bureaux ou logements ou équipements de services.

Cette liaison ferroviaire, avec un cadencement important, pourra prendre différentes formes :

✓ *Soit basée sur une offre assurée par des rames TER classiques desservant les gares existantes et haltes éventuellement ré-ouvertes ;*

Avec cette première option, utilisant le **matériel ferroviaire classique**, l'impact sur la desserte sera **limité aux zones autour des gares**, car l'offre ne dessert qu'un nombre limité d'arrêt et on voit par exemple que les principales zones d'activités ne sont pas desservies. **Certaines haltes fermées pourraient tout de même être réouvertes (Chanliau au Creusot, à Blanzay près du site Michelin).**

Il s'agira d'une offre dont les utilisateurs réaliseront de **nombreux trajets multimodaux car leurs lieux d'origine ou destination ne seront pas directement desservis. La rupture de charge pourra donc être préjudiciable.**



Préparer la mise en œuvre d'une offre ferroviaire interne performante en lien avec l'interconnexion TGV/TER (offre TER améliorée, Tram-Train, ... ?)

📍 Détail des mesures à mettre en place

✓ Soit basée sur la mise en œuvre d'un « tram-train »

Cette seconde solution proposerait une desserte plus fine dans les communes traversées et les secteurs les plus denses ou concentrant les emplois avec la création de nouveaux arrêts qui viendraient s'ajouter aux arrêts actuels des gares et haltes.

Elle s'appuierait sur un matériel roulant mixte, dit de la technologie d'un « tram-train » qui permet, en roulant aussi bien sur le réseau ferré « classique » qu'en milieu urbain, d'allier la vitesse commerciale du train (vitesse de pointe d'une centaine de kilomètres par heure) et la finesse de la desserte du tramway en zone urbaine (avec des arrêts tous les 500 à 800 m).

Ce projet, mis à l'étude en 2013 par la CUCM, ne nécessite pas non plus la construction d'une nouvelle infrastructure ferroviaire, mais des aménagements importants visant à augmenter et à améliorer l'usage de l'infrastructure existante, en adaptant la ligne à du matériel de type TRAM (électrification)... Sur la carte ci-contre, issue de l'étude de faisabilité 2013, une dizaine de points d'arrêts ont ainsi été ajoutés de façon à desservir finement le territoire.

Deux solutions qui peuvent être complémentaires dans le temps ...

La première option pourra être envisagée comme une étape de la mise en œuvre de la seconde. En effet, la première solution requiert des investissements moindres et une mise en application plus rapide puisqu'il n'y a pas de travaux lourds d'infrastructures.

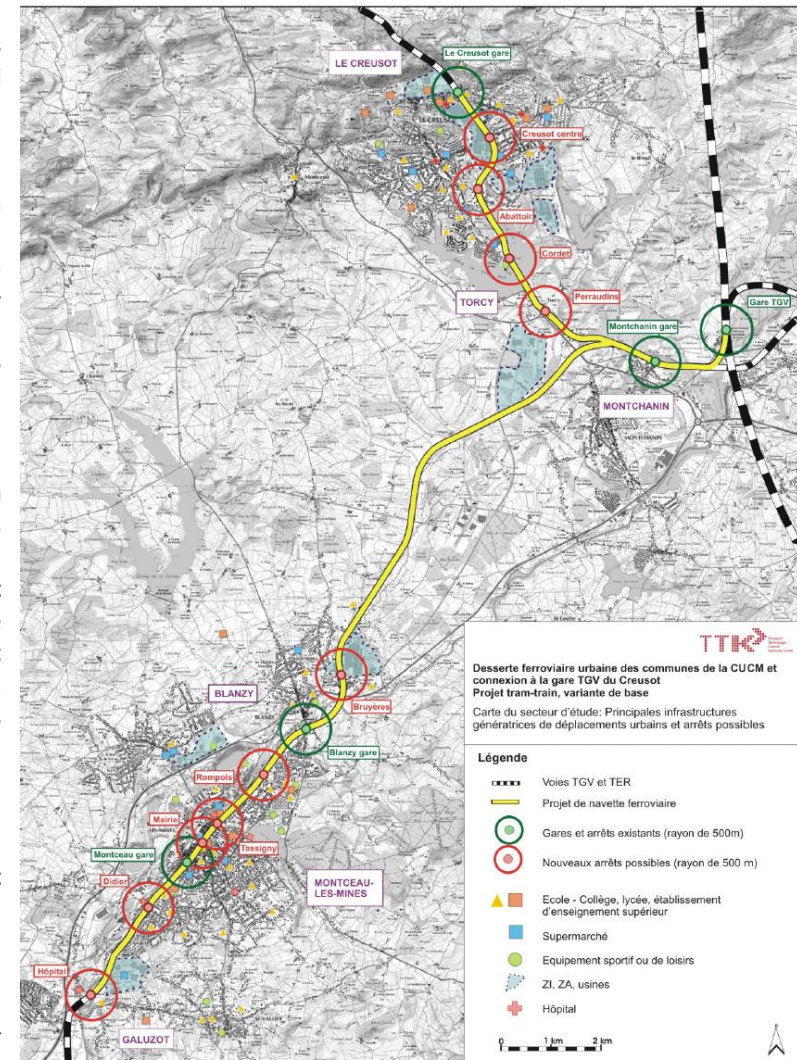
Le seul investissement nécessaire conséquent pouvant être la remise en état de haltes fermées et l'achat de matériel TER supplémentaire, dans le cas où le parc en exploitation au moment de la fin de l'interconnexion s'avèrerait insuffisant pour mettre en place le cadencement amélioré. Pour le projet « tram-train », l'étude de 2013, prévoyait des coûts d'investissements beaucoup plus conséquents, de l'ordre de 95 millions d'euros (électrification, nouvelles haltes, nouveaux matériels, ...) et des coûts d'exploitation annuels d'environ 5 M€ par an.

Evidemment, l'écart de coûts se traduirait significativement sur l'attractivité de l'offre et sur la fréquentation attendue, qui passerait de 2 600 voyageurs/jour sur l'offre de navette ferroviaire à 11 500 voyageurs/jour dans le cas de la solution tram-train.

Le choix de passer à l'étape suivante pourra être dicté par l'évolution de la structuration urbaine et notamment la densification opérée en matière d'habitat autour de l'axe ferroviaire.

.... Et selon le développement attendu une extension envisageable

Dans un troisième temps, en fonction des évolutions urbaines, la CUCM pourrait envisager l'extension du projet de « tram-train » jusqu'à Gênelard au Sud, et Saint-Symphorien-de-Marmagne au Nord, pour une offre couvrant l'ensemble des polarités.



Enjeu 3 : Tendre vers une mobilité plus apaisée dans les centralités

Action

9

Aller vers un meilleur partage de la voirie et développer les zones pacifiées sur certains secteurs stratégiques

1/4

Enjeu

3

➤ Constats du diagnostic

- ✓ Des aménagements de pacification et de partage de la voirie ponctuels et clairsemés
- ✓ Des pratiques modes doux complexifiées par l'urbanisation diffuse et linéaire du territoire

➤ Objectifs à atteindre

- ✓ Faire des modes alternatifs une alternative crédible à l'automobile en leur accordant une plus grande place dans l'espace public

Impacts



➤ Echelle d'intervention

- ✓ Sur l'ensemble des communes où les déplacements internes et le potentiel d'usagers modes doux sont importants

➤ Mesures à mettre en place

En fonction des **secteurs urbains et des pôles générateurs de déplacements** (centre-ville, abords des établissements scolaires...), il s'agira de mieux prendre en compte et de **favoriser les modes alternatifs** avec :

- ✓ Un meilleur **partage de la voirie, via une diminution de l'emprise de l'automobile** au profit des autres modes, avec la création d'aménagements modes doux qualitatifs et sécurisés (ex : piste cyclable), de voies en site propre pour les transports collectifs ;
- ✓ Une **pacification de la voirie**, d'une part pour améliorer les déplacements doux, et d'autre part pour diminuer le caractère routier de certains espaces urbains, et limiter les vitesses automobiles. Cette pacification devra s'accompagner d'aménagements cohérents afin d'impacter sur les vitesses automobiles.

➤ Coûts

- ✓ Réalisation d'études sectorisées pour déterminer les mesures à entreprendre sur le plan de circulation et le partage de la voirie :
- ✓ Env. 25 K€ sur le Creusot et Montceau-les-Mines
- ✓ Env. 10 K€ dans les pôles secondaires
- ✓ Coût pour le développement du partage de voirie et de la pacification sur 10 km (ratio : 500 € / ml) : 5 M€

➤ Suivi des mesures

- ✓ Evolution du trafic (données de comptage, mesures des vitesses...) sur les axes en fonction de leurs vocations et des projets réalisés
- ✓ Nombre de plan de déplacements ou de circulation réalisés
- ✓ Nombre d'aménagements d'apaisement des vitesses réalisés
- ✓ Linéaire de voiries pacifiées

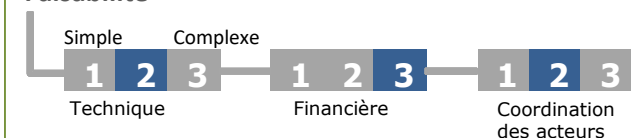
Acteurs	Rôle
CUCM – Communes – CD71	Maître d'ouvrage / Partenaire technique ou financier selon la domanialité de la voirie

Mise en œuvre



Pilote en charge du projet :
Communes / CUCM

Faisabilité



Intérêt pour les cibles potentielles



Aller vers un meilleur partage de la voirie et développer les zones pacifiées sur certains secteurs stratégiques

➤ Détail des mesures à mettre en place

La présence des axes structurants à l'instar de la RCEA et de la D680 permet d'éviter les flux de transit dans les principales zones urbaines. Au sein de celles-ci, il s'agira de poursuivre l'actuelle hiérarchisation du réseau viaire, afin de :

- ✓ **Proposer des fonctions claires aux différentes voiries** (axe de contournement, pénétrantes urbaines, secteurs pacifiés...);
- ✓ De manière sous-jacente :
 - ✓ **Réaliser des aménagements de voirie** en adéquation avec les fonctions identifiées ;
 - ✓ **Favoriser la circulation des modes alternatifs** en proposant des aménagements adaptés et sécurisés ;

In fine il s'agira donc de **revoir la place de l'automobile sur l'espace public, déclinée selon deux thématiques fortes :**

- ✓ **Le partage de la voirie** et la suppression de file de circulation, pour améliorer les conditions de déplacements des modes actifs ;
- ✓ **Les espaces consacrés au stationnement des véhicules**, un volume de places important n'incitera pas à l'usage des modes alternatifs, et peut se faire au détriment de déplacements doux

Tendre vers un meilleur partage de la voirie

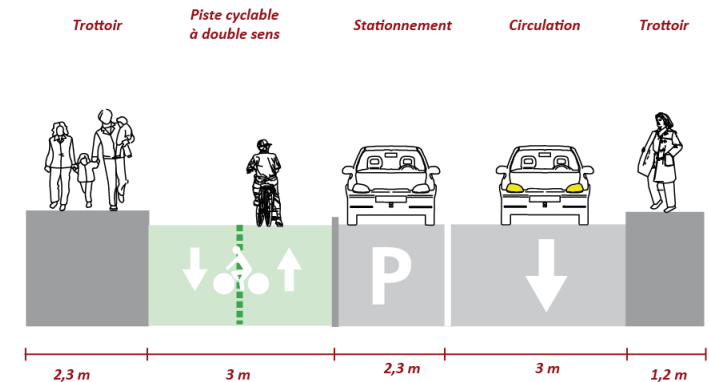
La thématique du partage de la voirie a pour objectif de définir, et souvent rééquilibrer, la **place consacrée à chacun des modes**. L'objectif est ainsi de **diminuer l'emprise de l'automobile sur la voirie afin de définir des espaces sécurisés pour les modes doux**. Dans le cas de voiries contraintes par un cadre bâti dense, les collectivités pourront privilégier des zones de pacification.

A titre d'exemple, le partage de la voirie peut proposer :

✓ **Sur les pénétrantes urbaines** : des **espaces consacrés majoritairement à la circulation et au stationnement automobile** mais intégrant également des aménagements cyclables et des voies en site propre. Un **ratio 2/3-1/3** est raisonnable et **permettra aux différents usagers d'accéder rapidement au centre-ville**.

✓ **Dans les cœurs de ville** : une **répartition équilibrée** entre espaces dévolus à la circulation automobile et aux modes actifs. Cette répartition assurera des conditions de déplacements sécurisés pour l'ensemble des modes.

Exemple de profil intégrant une piste cyclable à double sens



La répartition de la voirie entre espaces consacrés à la circulation et au stationnement automobile et circulation des modes alternatifs



Sur les entrées de ville

Dans les cœurs de ville

Aller vers un meilleur partage de la voirie et développer les zones pacifiées sur certains secteurs stratégiques

➤ Détail des mesures à mettre en place



Définir les secteurs à enjeux et les outils de pacification adaptés

La pacification de la voirie a pour objectif **d'adapter les conditions de circulation aux espaces urbains traversés**. Une vitesse uniformisée à 50 km/h sur l'ensemble d'une zone urbaine n'est pas pertinente, tant les **secteurs et équipements desservis** (commerces, groupes scolaire), les **usagers et publics attendus** (piétons, cyclistes, enfants...) ou les **profils de voirie sont distincts**. Il convient donc d'adapter le code de la route et les vitesses automobiles autorisées en fonction des zones urbaines concernées.

Le développement de la pacification de la voirie est un **préalable au processus de diminution de la circulation**. En effet, **plus les vitesses seront diminuées, plus le sentiment de sécurité sera important**, incitant ainsi les automobilistes à privilégier les modes doux, ou les parents à laisser leurs enfants aller à l'école à pied.

Outre l'amélioration des conditions de sécurité, la pacification de la voirie participe à l'amélioration du cadre urbain. Plus la vitesse sera faible, plus la vie locale sera privilégiée au détriment de la circulation automobile.

Selon qu'il s'agisse de zones résidentielles, de secteurs proches d'équipements, de rues commerçantes... **certaines réglementations auront plus de pertinence et faciliteront la circulation des usagers des modes doux**.

Types	Principes des outils de pacification	Secteurs adaptés
1) Zone 30 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Affectée à la circulation de tous les usagers, ✓ Vitesse des véhicules limitée à 30 km/h, ✓ Chaussée à double sens pour les cyclistes, sauf dispositions différentes prises par l'autorité investie du pouvoir de police, ✓ Zone aménagée de façon cohérente avec la limitation de vitesse applicable. 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Zones résidentielles ✓ Secteurs élargis de type Campus regroupant équipements de loisirs et établissements scolaires ✓ Rues commerçantes
2) Zone de rencontre 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Affectée à la circulation de tous les usagers, ✓ Piétons autorisés à circuler sur la chaussée sans y stationner et bénéficient de la priorité sur les véhicules, ✓ Vitesse des véhicules limitée à 20 km/h, ✓ Chaussée à double sens pour les cyclistes, sauf dispositions différentes prises par l'autorité investie du pouvoir de police, ✓ Zone aménagée de façon cohérente avec la limitation de vitesse applicable. 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Rues desservant les établissements scolaires ✓ Centres anciens des communes où le réseau viaire ne permet pas de constituer des cheminements doux sécurisés

Aller vers un meilleur partage de la voirie et développer les zones pacifiées sur certains secteurs stratégiques

➤ Détail des mesures à mettre en place

Proposer des aménagements d'apaisement des vitesses pour accompagner les outils de pacification

Un simple panneau de signalisation étant insuffisant pour inciter les automobilistes à réduire leurs vitesses, des aménagements d'apaisement sont également nécessaires.

✓ Envisager la mise en œuvre de principes d'aménagements simplifiés (mieux adaptés à des zones vastes de pacification) :

- Marquage au sol des portes (entrée/sortie) ;
- Rétablissement de la priorité à droite ;
- Remplacement des feux tricolores par des giratoires compacts, des petits giratoires franchissables... ;
- Installation de places de stationnement alternées de façon à créer des chicanes naturelles ;
- Recours aux végétaux ... pour casser les perspectives et la vitesse.

✓ Mettre en place des aménagements physiques de modération de vitesse (plateau piétons, coussins-berlinois, écluses...).

La pose de ces aménagements devra prendre en compte les différents types de circulation sur les voiries concernées (véhicules de transports collectifs, cycles, engins agricoles, convois exceptionnels...). Afin de faire respecter la limitation de vitesse dans la zone, il est nécessaire de proposer ce type d'aménagement tous les 100 - 150 mètres. Ces aménagements devront également être accompagnés de panneaux d'entrée et de sortie de zone, et d'un rappel régulier au sein de la zone.

Aménagements de modération des vitesses	Avantages	Inconvénients
Plateau piéton	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Favorise la traversée des piétons ✓ Ralentit les voitures et deux roues motorisées (2RM) ✓ Bien intégré au paysage urbain 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Ralentit les transports en commun (TC) ✓ Instabilité pour le cycliste ✓ Bruit pour les riverains ✓ Localisation de la traversée pour les personnes à mobilité réduite (PMR)
Ecluse	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Produit un effet de rétrécissement visuel en coupant la perspective de la ligne droite ✓ Ralentit les voitures ✓ Privilégie les flux sortant de la zone protégée et freine les flux entrant ✓ Crée une zone tampon pour les piétons ✓ Ne gêne pas les vélos (passage latéral) 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Pas d'impact sur les deux-roues motorisés
Chicane	<ul style="list-style-type: none"> ✓ La rupture de la linéarité crée une contrainte dite dynamique ✓ La circulation reste fluide ✓ Ralentit les voitures et 2RM ✓ Crée une zone tampon pour les piétons ✓ Pas de bruit supplémentaire pour les riverains 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Difficulté de circulation des TC ✓ Oblige le cycliste à se déporter face à une voiture
Ralentisseur	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Ralentit les voitures et deux-roues motorisés (sauf coussin) ✓ Crée une zone tampon pour les piétons 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Ralentit les TC (sauf coussin) ✓ Instabilité pour le cycliste (sauf coussin) ✓ Bruit pour les riverains



Action

10

Supprimer de l'offre de stationnement de manière ciblée

1/2

Enjeu

3

➤ Constats du diagnostic

✓ Une emprise du stationnement et des pratiques, licites ou illicites, qui peuvent nuire à la sécurité des modes doux (ex : stationnement résidentiel sur trottoir...) et plus globalement à la qualité urbaine des espaces publics

➤ Objectifs à atteindre

✓ Limiter l'emprise de l'automobile pour améliorer le cadre urbain des bourgs
 ✓ Redonner l'envie de marcher dans la ville et cela de manière plus sécurisée

Impacts



➤ Echelle d'intervention

✓ Sur l'ensemble des communes ayant un potentiel d'utilisateurs modes doux, dans les secteurs urbains, depuis les pôles générateurs vers les zones résidentielles

➤ Mesures à mettre en place

Plusieurs mesures dites ponctuelles sur l'offre de stationnement, auront un **impact favorable à une amélioration globale des déplacements piétons dans les zones urbaines**. Il s'agira pour les collectivités de :

- ✓ **Sécuriser les traversées piétonnes lorsque la visibilité nuit à un passage sécurisé ;**
- ✓ **Limiter l'emprise du stationnement sur les places et secteurs ayant une qualité urbaine (cette réflexion sur les places à supprimer devra s'articuler avec les schémas vélos et piétons) ;**
- ✓ **Utiliser la régulation du stationnement sur voirie de manière à favoriser une rotation importante et ainsi l'attractivité des commerces de proximité ;**

➤ Coûts

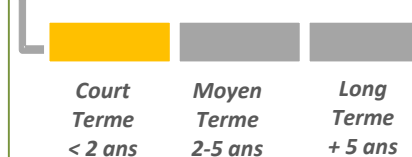
✓ A définir selon le nombre de places de stationnement supprimées et leurs futures destinations.

➤ Suivi des mesures

- ✓ Nombre de places supprimées dans les secteurs à enjeux / créées dans les périmètres
- ✓ Evolution du nombre de piétons via des campagnes de comptages réalisées avant et après les mesures
- ✓ Enquête rotation sur les rues commerçantes et de respect des places

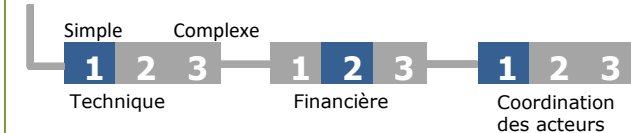
Acteurs	Rôle
Communes	Maître d'ouvrage
CUCM, CD 71	Partenaire technique et financier selon la domanialité de la voirie concerné

Mise en œuvre



Pilote en charge du projet :
Communes

Faisabilité



Intérêt pour les cibles potentielles



Supprimer de l'offre de stationnement de manière ciblée

➤ Détail des mesures à mettre en place

Afin d'encourager le développement de la pratique de la marche pour des déplacements de courtes distances, **il s'agira d'aménager des cheminements piétons de qualité**. L'objectif n'est pas tant de créer des aménagements sur l'ensemble des voiries urbaines, mais de définir **des itinéraires structurants et des secteurs prioritaires à traiter** : les centralités urbaines, les commerces, les équipements scolaires, les arrêts TC structurants. Une fois les itinéraires et secteurs définis plusieurs mesures seront à développer.

Sécuriser les traversées piétonnes lorsque la visibilité nuit à un passage sécurisé

La **systématisation des avancées de trottoir** ou les aménagements de type « oreilles » aux intersections pour tout (ré)aménagement de traversées piétonnes améliore considérablement la visibilité et la sécurité des usagers (piétons et automobilistes). La suppression d'une place de stationnement est souvent nécessaire en amont de la traversée dans le sens de circulation.

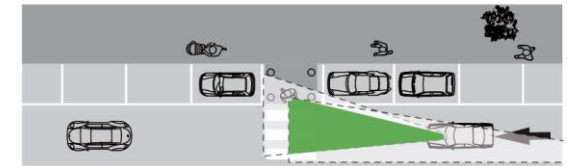
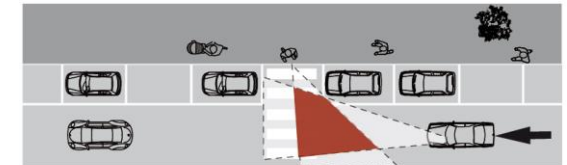
Limiter l'emprise du stationnement sur les places et secteurs ayant une qualité urbaine

L'automobile a sa place sur l'espace public, mais elle n'a pas pour autant toute la place. Malgré la **qualité et la valeur urbaine de certains secteurs, ou la densité commerciale** de certaines voiries, **l'emprise de l'automobile est jugée comme trop importante** (ex : Place Schneider et rue Jean Jaurès au Creusot, Quais à Montceau-les-Mines...). Il s'agira sur ces secteurs de **diminuer le nombre de places afin de sécuriser les déplacements piétons et surtout de diminuer le caractère routier de ces espaces**.

La suppression d'une place de stationnement est estimée à 150 € (effacement du marquage, pose de plots anti-stationnement) soit pour la **suppression d'environ 300 places : 45 K€**.

Engager en parallèle une réflexion sur la régulation du stationnement

Il sera important **d'organiser et développer davantage la rotation des véhicules aux abords des commerces de proximité et in fine leur attractivité**. Il faudra utiliser la régulation du stationnement sur voirie (réglementation de type zone bleue, stationnement minutes, ...) comme un outil de maîtrise des mobilités au sein des secteurs urbains disposant d'un tissu commercial de proximité.



Enjeu 4 : encourager et affirmer la place et le rôle des modes actifs

Action

11

Réaliser un schéma vélos « opérationnel » d'agglomération à vocation utilitaire

1/3

Enjeu

4

➤ Constats du diagnostic

- ✓ Une pratique cyclable marginale (1 à 4 % des déplacements selon les motifs)
- ✓ Des aménagements cyclables clairsemés et une absence de maillage
- ✓ Des potentialités de développement de la pratique autour de l'Eurovélo 6 et du Canal du Centre

➤ Objectifs à atteindre

- ✓ Faire du mode cyclable une alternative crédible à l'automobile pour des déplacements de courte distance ;
- ✓ Disposer de la vision d'un futur maillage ;

Impacts



➤ Echelle d'intervention

- ✓ Sur l'ensemble du territoire mais plus spécifiquement autour des deux pôles structurants et dans les pôles secondaires en fonction des potentialités d'usagers cyclables

➤ Mesures à mettre en place

Afin de **favoriser la pratique cyclable quotidienne**, l'élaboration d'un Schéma Vélo « opérationnel » d'agglomération devra permettre d'identifier :

- ✓ Les **itinéraires à aménager** pour des **déplacements internes aux pôles**, pour des **déplacements intercommunaux** ou pour **favoriser le rabattement vers l'Eurovélo 6 en tant que colonne vertébrale du maillage cyclable**. Sur ce point le **Schéma Cyclable Intercommunal**, pourra constituer une base de travail pour l'identification et l'aménagement des itinéraires.
- ✓ Les **aménagements complémentaires, que sont le jalonnement et le stationnement**, permettant d'accompagner l'utilisateur dans ses déplacements. Le schéma pourra définir les services nécessaires à mettre en œuvre pour accompagner et développer la pratique (ex : location...).

➤ Coûts

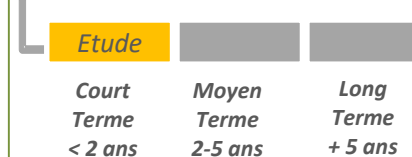
- ✓ Réalisation d'un Schéma Vélo Communautaire env. 50 K€

➤ Suivi des mesures

- ✓ Evolution des parts modales vélo
- ✓ Comptage trafics sur des axes structurants afin d'identifier l'évolution de la pratique
- ✓ Linéaire aménagé et services complémentaires réalisés

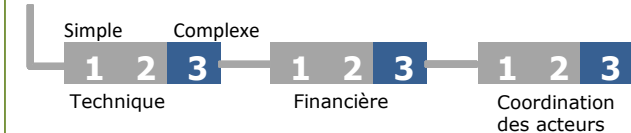
Acteurs	Rôle
CUCM	Maître d'ouvrage
Communes – CD71	Partenaires techniques et financiers selon la domanialité de la voirie

Mise en œuvre



Pilote en charge du projet :
CUCM

Faisabilité



Intérêt pour les cibles potentielles



Réaliser un schéma vélos « opérationnel » d'agglomération à vocation utilitaire

➤ Détail des mesures à mettre en place

L'objectif de cette action structurante pour le volet déplacements du PLUI est de **constituer un maillage dense d'aménagements cyclables** pour faciliter les **déplacements internes aux pôles, entre les communes de la CUCM, sur des liaisons ayant un potentiel d'usagers, vers les axes structurants, voire au-delà vers l'extérieur du territoire.**

Définir les liaisons à développer dans le cadre du Schéma Vélo

Pour y parvenir, il s'agira de **s'appuyer sur les aménagements déjà existants, et sur le diagnostic réalisé dans le cadre du Schéma Cyclable Intercommunal de 2013**, en visant la continuité de ceux-ci, et sur les **itinéraires projetés.**




En effet, le **projet de développement de la voie verte le long du canal vers Paray-le-Monial**, dans le cadre de l'Eurovélo 6, viendra **structurer les déplacements cyclables au sud du territoire.**

Les **axes secondaires, support actuel des véloroutes**, réalisés sur des voiries à faible trafic **pourront également être réutilisés pour construire le Schéma Vélo.**




In fine, le **schéma devra favoriser, par ordre de priorité :**

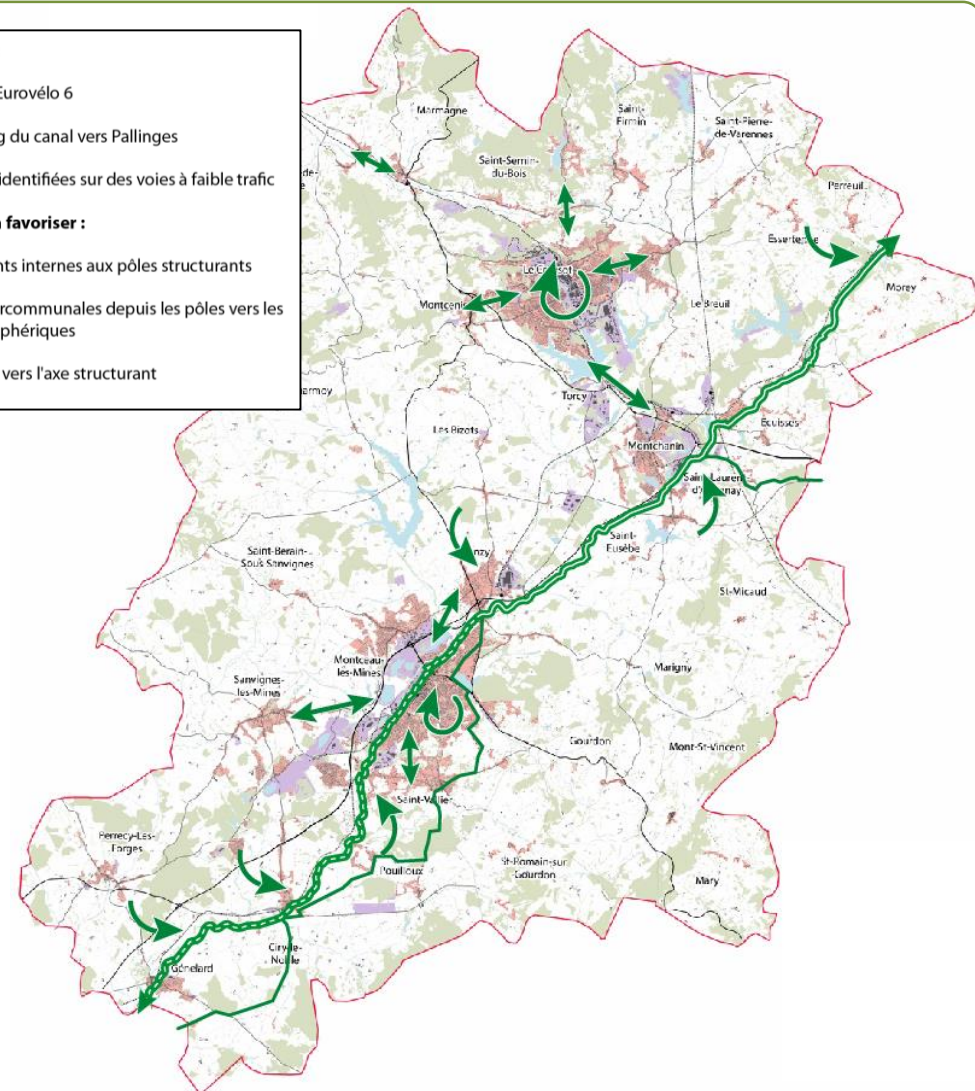
- ✓ Les **déplacements internes aux pôles du Creusot et de Montceau-les-Mines ;**
- ✓ Les **déplacements entre les pôles et les communes limitrophes.** Ces liaisons identifiées dans le cadre du diagnostic s'appuyaient sur le volume d'actifs réalisant des trajets intercommunaux, croisé avec la distance parcourue. Au sein des communes identifiées, des **maillages internes** permettront également de favoriser la pratique ;
- ✓ Le **rabattement vers l'Eurovélo 6** en tant qu'axe structurant depuis les communes rurales.

A partir de l'existant :

-  L'itinéraire de l'Eurovélo 6
-  Prolongé le long du canal vers Pallinges
-  Des véloroutes identifiées sur des voies à faible trafic

Le Schéma Vélo devra favoriser :

-  Les déplacements internes aux pôles structurants
-  Les liaisons intercommunales depuis les pôles vers les communes périphériques
-  Le rabattement vers l'axe structurant



Réaliser un schéma vélos « opérationnel » d'agglomération à vocation utilitaire

➤ Détail des mesures à mettre en place

Proposer un jalonnement adapté des itinéraires

L'objectif d'une politique de jalonnement et de signalisation cyclable est de :

- ✓ **Mettre en valeur les infrastructures réalisées ;**
- ✓ **Matérialiser et renforcer la lisibilité d'un réseau** en lui donnant une image immédiatement reconnaissable par l'utilisateur.

Suite à la définition d'un modèle adapté, par exemple basé sur le modèle du CERTU, il s'agira de **disposer ces points de jalonnement, de manière pertinente**. Quatre types de panneaux seront proposés :

- 1) Le **jalonnement directionnel** précisant les distances à parcourir, disposé régulièrement sur les itinéraires (tous les 2-3 km) ;
- 2) Un **panonceau comprenant le pictogramme « Vélo »** positionné aux intersections de l'itinéraire ;
- 3) Une **signalisation** rappelant régulièrement aux automobilistes le **partage de la voirie avec les cyclistes** ;
- 4) Une **signalisation d'avertissement** aux abords des espaces les plus insécures.

En complément, un **marquage au sol adapté** pourra être réalisé pour accompagner le jalonnement.

Identifier les espaces de stationnement existants et évaluer l'offre nécessaire en fonction des usages

Un cycliste sur cinq ne rachète pas de vélo après un vol et utilise un autre mode de déplacements. **Tout comme le stationnement automobile, la problématique du stationnement des cycles est primordiale**. Il s'agira donc de veiller à ce que **des espaces de stationnement soient disposés aux abords de l'ensemble des pôles générateurs de déplacements**.

Il s'agira dans un premier temps d'identifier les pôles engendrant des déplacements cyclables déficitaires en matière d'offre de stationnement :

- ✓ Les gares et arrêts de bus structurants afin de favoriser les conditions d'intermodalité ;
- ✓ Les équipements administratifs et les services ;
- ✓ Les établissements scolaires, où l'offre sera plus importante du fait de la présence d'étudiants captifs ;
- ✓ Les commerces de proximité, ainsi que les grandes et moyennes surfaces ;
- ✓ Les équipements de loisirs (équipements sportifs et culturels) ;
- ✓ Les points touristiques, pour faciliter la pratique cyclotouristique.

Après avoir identifié les pôles générateurs de déplacements, il s'agira de définir le niveau d'offre en fonction des besoins. En effet, ces pôles devront être équipés **d'aménagements se distinguant par la durée de stationnement** :

- ✓ Des arceaux aux abords des équipements et commerces pour du stationnement de courte ou moyenne durée ;
- ✓ Des box sécurisés aux abords des PEM (Gare routière et Gare SNCF) et des arrêts structurants pour permettre un stationnement de plusieurs heures.

La pose de racks à vélo sera à éviter. En effet, même si ce système moins coûteux et techniquement plus simple à disposer sur l'espace public peut être intéressant, il est plus vulnérable au vol, difficilement détectable par les malvoyants et peut engendrer une dégradation des roues du vélo.

	PISCINE DU PARC	1,3
	PLACE SCHNEIDER	1,5



Action

12

Sensibiliser à la pratique cyclable

1/2

Enjeu

4

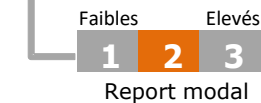
Constats du diagnostic

- ✓ Une pratique cyclable marginale (1 à 4 % des déplacements selon les motifs)
- ✓ Une absence d'outils de communication et de sensibilisation efficaces

Objectifs à atteindre

- ✓ Faire connaître les atouts du vélo et pérenniser les solutions développées via une communication efficace ;
- ✓ Instituer une nouvelle manière de penser ses déplacements quotidiens, notamment auprès d'un jeune public.

Impacts



Echelle d'intervention

- ✓ Sur l'ensemble du territoire de la CUCM

Mesures à mettre en place

Plusieurs actions seront à envisager pour développer la pratique cyclable sur le territoire :

- ✓ **Créer un guide du vélo ainsi qu'un plan des itinéraires cyclables** en version papier ou téléchargeable ;
- ✓ **Développer des campagnes d'information, des animations et des événements de sensibilisation** lors d'événements tels que **la semaine du développement durable** (fin mai – début juin) ou encore **la semaine de la mobilité durable** (septembre) mais également lors de manifestations locales, sur les marchés, événements culturels ou sportifs, ...
- ✓ Encourager le développement d'initiatives telles que **les vélos-écoles et les démarches de plans de déplacements scolaires avec la mise en place de pédibus/vélobus**.

Coûts

- ✓ Campagnes d'information, animations, événements de sensibilisation : 15 K€/an ;
- ✓ Edition d'un guide du vélo et d'un plan des aménagements cyclables : 25 K€ / an.
- ✓ Expérimentation de type vélo-école : 15 K€/an ;

Suivi des mesures

- ✓ Evolution de la part modale du vélo
- ✓ Nombre de guides et de plan distribués
- ✓ Nombre de participants aux journées de sensibilisation
- ✓ Nombre d'établissements scolaires et d'élèves intégrés dans une démarche de PDS

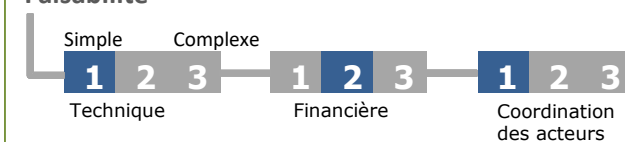
Acteurs	Rôle
CUCM	Maître d'ouvrage
Etablissements scolaires, CD 71, offices du tourisme, ...	Partenaires financiers et techniques

Mise en œuvre



Pilote en charge du projet :
CUCM

Faisabilité



Intérêt pour les cibles potentielles



Sensibiliser à la pratique cyclable

➤ Détail des mesures à mettre en place

Informer et communiquer sur les aspects positifs du vélo

Un **guide du vélo** devra être diffusé largement auprès du grand public visant à mettre en valeur la pratique du vélo, à rappeler les règles de sécurité et les devoirs du cyclistes vis-à-vis des autres usagers, ... Les communes devront également **communiquer sur les travaux qu'elles réalisent et produire tout document d'information à l'échelle locale. Un plan des itinéraires cyclables** est un des éléments indispensable à la promotion du vélo : il doit indiquer le **meilleur itinéraire** pour atteindre une destination en sécurité, rapidement et le plus confortablement possible. Ce plan devra contenir à minima les éléments suivants : les aménagements cyclables existants, les itinéraires cyclo-touristiques balisés (boucles du département, cols et montées remarquables), les sites VTT, les stationnements vélos, les principaux pôles générateurs de déplacements (commerces, écoles, arrêts TC, administrations, sites sportifs et touristiques, etc.), les contacts utiles...

Sensibiliser tous les publics à la pratique cyclable

La sensibilisation est essentielle **car il s'agit de parvenir à modifier le comportement dans les déplacements et à convaincre d'adopter le vélo sous toutes ses formes, en insistant notamment sur les bienfaits de la pratique du vélo sur la santé** (aussi bien pour une pratique quotidienne liée aux déplacements utilitaires, que pour les loisirs et le cyclotourisme).

Développer les vélos écoles

Les vélos-écoles sont des structures qui ont pour objectif **d'apprendre ou de réapprendre à faire du vélo**. Il peut s'agir d'apprentissage pur, qui s'adresse alors généralement aux enfants, ou de "remise en selle", c'est-à-dire de **cours destinés à des personnes qui n'ont pas fait de vélo depuis longtemps** et souhaitent s'y remettre. L'école joue généralement le premier rôle dans l'apprentissage du vélo via les programmes de formations prévus par l'Education Nationale, mais également par le biais des Plans de Déplacements d'Etablissements Scolaires.

Hors du cadre scolaire, certaines associations proposent un apprentissage du vélo aux adultes. Le développement de telles associations semble **nécessaire à l'essor de la pratique du vélo et il est donc recommandé d'encourager leur activité**.

Mettre en place des journées découvertes

Des journées de découverte du territoire à vélo devront être organisée avec la possibilité de location de VAE et plusieurs circuits (en fonction du niveau de difficulté) pour permettre de toucher un public large. Ces opérations pourront prendre la forme **des journées « slowup »**, le long du canal notamment, pour inciter à la pratique cyclable. Des animations pourront alors être organisées, réunissant différents partenaires en lien avec le vélo et la mobilité durable.



Exemple de la journée « Slow up » Alsace

Territoire : Route des vins en Alsace

Concept : Mise en place d'une journée « slowup » signifiant « diminuer l'allure et augmenter le plaisir ». Un parcours sans voiture est mis en place entre Sélestat, Châtenois et Bergheim, sur la Route des Vins et la Véloroute du Vignoble, à découvrir à pied, à vélo ou en roller. La journée est gratuite, sans inscription préalable et différents parcours sont possibles (8, 11, 19, 20 et 31km). Il est possible de louer des vélos sur place, des animations, des dégustations, des concerts sont organisés pour l'évènement.

Résultats : 40 000 participants en juin 2017 (5^{ème} édition).

Action

13

Poursuivre le développement de la pratique cyclable touristiques et de loisirs

1/2

Enjeu

4

➤ Constats du diagnostic

Un fort potentiel touristique avec :

- ✓ L'existence d'un patrimoine historique et industriels ;
- ✓ Le passage de l'EuroVélo 6, itinéraire cyclable touristique européen ;
- ✓ La présence de tourisme fluvial avec le Canal du Centre.

➤ Objectifs à atteindre

- ✓ Développer des liaisons touristiques cyclables de qualité et des services complémentaires afin de renforcer l'attractivité touristique du territoire ;

Impacts



➤ Echelle d'intervention

- ✓ Sur l'ensemble du territoire pour un maillage global mais plus particulièrement entre les différents pôles touristiques du territoire.

➤ Mesures à mettre en place

Différentes mesures seront à envisager pour favoriser la pratique cyclable touristique possible :

- ✓ **Créer des itinéraires touristiques jalonnés** en s'appuyant sur les routes à faible trafic et les chemins vicinaux ;
- ✓ **Développer une application smartphone** destinée au cyclotouristes basée sur un système de géolocalisation ;
- ✓ **Proposer des séjours vélos « clés en main ».**

➤ Coûts

- ✓ Exemple de coût pour le jalonnement de 50 km d'itinéraires touristiques : 75 K€
- ✓ Réalisation d'une application smartphone : 20 K€

➤ Suivi des mesures

- ✓ Evolution du nombre de cyclotouriste
- ✓ Nombre de ventes de séjours vélos « clés en main » ;
- ✓ Nombre de pôles touristiques connectés au réseau cyclable

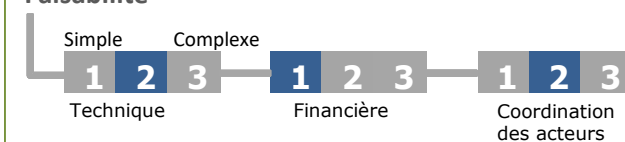
Acteurs	Rôle
CUCM, Communes	Maître d'ouvrage
Offices du tourisme, Hébergeurs, Région, CD 71	Partenaires financiers et techniques

Mise en œuvre



Pilote en charge du projet :
CUCM

Faisabilité



Intérêt pour les cibles potentielles



Poursuivre le développement de la pratique cyclable touristiques et de loisirs

➤ Détail des mesures à mettre en place

Créer des itinéraires touristiques jalonnés

Des itinéraires touristiques jalonnés sont à mettre en place entre les principaux sites touristiques de la CUCM reliant par exemple :

- ✓ Le Parc des Combes, Le Château de la Verrerie et le musée de l'homme et de l'industrie (Le Creusot) ;
- ✓ Le musée de la Mine (Blanzey), le Musée de la maison d'école (Montceau-les-Mines) et le Musée liturgique Saint-Joseph (Montcenis) ;
- ✓ La Briqueterie (Ciry-le-Noble) et l'usine Aillot (Montceau-les-Mines).

Développer une application smartphone touristique spécifique pour les cyclotouristes

L'office du tourisme de Creusot-Montceau édite chaque année un **guide touristique général**. En complément, une **application smartphone à destination des cyclotouristes** pourrait être créée, pour faciliter la lisibilité et diversifier les informations transmises. Cette application, basée sur un **système de géolocalisation**, pourrait permettre de :

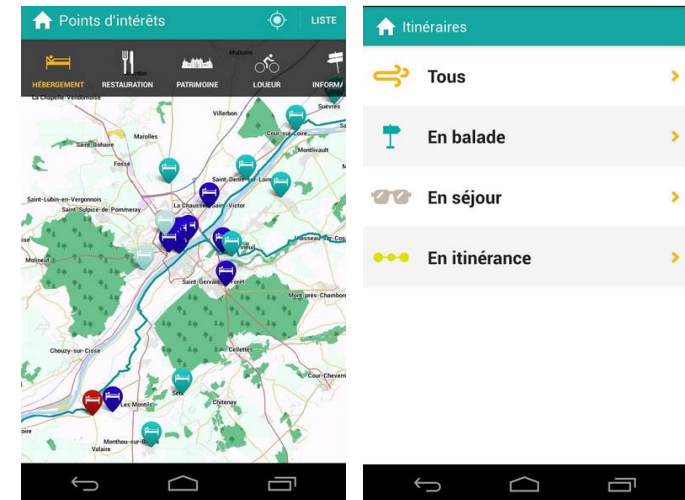
- ✓ **Suivre l'itinéraire sur une cartographie** et se repérer facilement ;
- ✓ **Enregistrer son parcours**, calculer la distance parcourue, la vitesse moyenne, le dénivelé effectué, ... ;
- ✓ **Repérer l'ensemble des équipements et services situés à proximité** de sa position (hébergements, restaurants, loueurs de vélo, arrêt de transports en commun, commerces, activités sportives ou culturelles, sites touristiques...)

Proposer des séjours vélos « clés en main »

L'amélioration des déplacements cyclables touristiques peut également passer par des **propositions de séjours**, associant la location d'un vélo, l'itinéraire et les visites mais également les hébergements. Ces séjours peuvent être proposés en autonomie ou avec un guide et déclinés pour différents types de publics (groupes, familles, couples, ...). **Différentes thématiques** (patrimoine, culture, faune et flore...) peuvent également être proposées ainsi que différentes durées de séjour.

Le saviez-vous ?

L'impact du tourisme cyclable est majeur, tant d'un point de vue écologique qu'économique. Les retombées de ce type de tourisme ne sont pas négligeables, les cyclotouristes consacrent un budget important pour leurs vacances, puisqu'ils dépensent en moyenne 70 € par jour, contre 50 € pour un touriste « classique ».



Exemple d'une application pour Smartphone : « La Loire à Vélo »

92€ / personne sur la base de 2 personnes

Valable de mai à octobre.

Cette offre comprend pour 2 personnes :

- La location de 2 vélos électriques à la journée
- La visite de la Roseraie
- L'apéritif
- Le déjeuner hors les boissons
- Les entrées du musée des Galvachers
- Les entrées de la Maison du Patrimoine Oral
- Nuitée et petit déjeuner
- Le livret d'Autun en date et en chiffre

L'offre ne comprend pas :

- les boissons lors des repas (excepte l'apéritif)
- le transport



Exemple de séjour clés en main proposé par l'Office du tourisme d'Autun (« Le Morvan en 2 coups de pédale »)

Enjeu 5 : Offrir une alternative à la voiture individuelle en combinant un éventail de solutions de mobilité (transport collectif...) selon les secteurs et motifs de déplacements

Créer une fiche horaire unique et lisible synthétisant l'ensemble des offres TC des opérateurs

Constats du diagnostic

- ✓ Une centrale d'information multimodale existante à l'échelle régionale
- ✓ Des outils de communication à l'échelle de la CUCM peu nombreux, peu lisibles et manquant de transversalité

Objectifs à atteindre

- ✓ Recenser et centraliser toutes les offres de mobilités sur le territoire et montrer comment elles se combinent dans une vision intermodale ;
- ✓ Faciliter l'apprentissage de la mobilité alternative et durable.

Impacts



Echelle d'intervention

- ✓ Sur l'ensemble du territoire de la CUCM

Mesures à mettre en place

L'amélioration des usages des modes alternatifs passe par **une connaissance accrue des possibilités de déplacements, notamment dans une optique de multimodalité, et par une prise de conscience des enjeux en matière de de mobilité.**

Pour cela, plusieurs actions pourront être engagées sur le territoire de la CUCM :

- ✓ **Faire connaître Mobigo**, centrale d'information multimodale régionale via des actions de sensibilisation et de communication ;
- ✓ **Créer un guide spécifique local** sur la mobilité en version papier (avec plan, fiche horaire, ...) ou sous forme de document web ;
- ✓ **Créer des « fiches mobilités »** à l'échelle de chaque commune.

Coûts

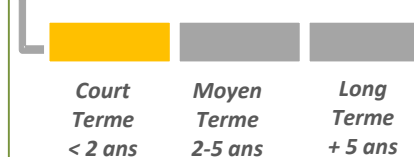
- ✓ Le coût global des actions de communication et de sensibilisation est compris entre 20 et 25 K€ par an

Suivi des mesures

- ✓ Nombre de visiteurs du site internet de Mobigo depuis les communes de la CUCM ;
- ✓ Nombre de guides distribués ou téléchargés.

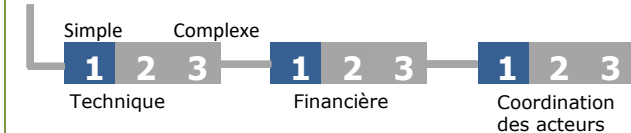
Acteurs	Rôle
CUCM	Maître d'ouvrage
Communes / CD 71 / Région ...	Partenaires financier et techniques

Mise en œuvre



Pilote en charge du projet :
CUCM

Faisabilité



Intérêt pour les cibles potentielles



Créer une fiche horaire unique et lisible

➤ Détail des mesures à mettre en place

Faire connaître la centrale Mobigo via des actions de sensibilisation et de communication

La centrale d'informations multimodales Mobigo regroupe l'ensemble des informations relatives au transport public et alternatif à la voiture en Bourgogne. Cette plateforme pourra être mise en avant lors d'évènements en lien avec la mobilité durable. Des affiches et des flyers pourront également être distribués dans les différents équipements du territoire.

Créer un guide spécifique à l'échelle du territoire sur la mobilité

Une centralisation de l'ensemble de l'offre et des initiatives locales à l'échelle du territoire est nécessaire pour faciliter leurs connaissances. Un guide spécifique local sur la mobilité en version papier, ou sous la forme d'un document web devra être créé à l'échelle de la CUCM, et pourra regrouper l'ensemble des solutions de mobilité disponibles :

- ✓ Des informations sur les transports collectifs (plans des réseaux, fiches horaires, fonctionnement, tarifs, ...)
- ✓ Des informations sur le stationnement avec le détail des parcs ou des réglementations ;
- ✓ Des informations sur les modes actifs (plan des aménagements cyclables et pédestres, services de location de vélos, ...)
- ✓ Des informations sur le covoiturage, ...

Des zooms pourront être effectués sur les principaux pôles générateurs de déplacements, précisant l'offre de mobilité les desservant. Sur la version en ligne, des hyperliens pourront être insérés dans le guide, renvoyant directement par exemple sur le site de MonRézo, ... Ce guide pourra également être décliné en plusieurs versions en fonction du public cible (étudiants, personnes âgées, ...).

Créer des « fiches mobilités » à l'échelle de chaque commune du territoire

Pour chaque commune du territoire, une fiche recensant l'ensemble des solutions de mobilité disponibles devra être créée et distribuée aux habitants. Cette fiche, sur le modèle du guide des mobilités, pourra proposer des parcours types (vers les principaux lieux d'emplois par exemple) avec une comparaison des différentes solutions à disposition pour effectuer le trajet. Afin de toucher un public plus jeune, des flash-codes pourront être insérés dans ces fiches, permettant d'obtenir directement les fiches horaires des réseaux de TC sur smartphone, ...



Exemple d'un guide de déplacements pour les étudiants
(Saint-Etienne Métropole)

Action

15

Développer l'intégration tarifaire et tendre vers la création d'un billet unique

1/2

Enjeu

5

Constats du diagnostic

- ✓ 3 réseaux de transport sur le territoire (TER, Buscéphale et MonRézo) ;
- ✓ Une tarification combinant TER et MonRézo déjà effective pour des déplacements internes à la CUCM

Objectifs à atteindre

- ✓ Permettre l'utilisation d'un seul titre de transport quel que soit le réseau emprunté, aussi bien pour des déplacements internes que depuis l'extérieur pour favoriser l'intermodalité.

Impacts



Echelle d'intervention

- ✓ Sur l'ensemble du territoire de la CUCM
- ✓ Pôles d'échanges multimodaux (gares, arrêts de TC ...)

Mesures à mettre en place

Les **conditions d'intermodalité déterminent les facilités de transition entre les différents modes de transport**. Il s'agira d'assurer aux usagers des conditions optimales d'intermodalité d'un réseau de TC à un autre, en proposant :

- ✓ **Une intégration tarifaire** entre les 3 réseaux du territoire : MonRézo, Buscéphale et TER ;
- ✓ **Un titre unique** permettant à chaque usager de se déplacer facilement sur l'ensemble du territoire.

Pour plus d'efficacité et de pertinence, ces deux actions sont à penser à une échelle régionale, en associant, sur le modèle de la carte Oûra!, d'autres réseaux de Bourgogne-Franche-Comté.

Coûts

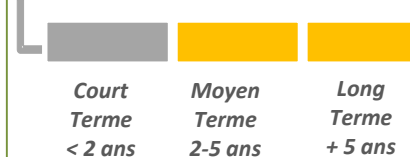
- ✓ Coût de fourniture de système d'achat et de validation pour les gares et véhicules
- Le coût sera très variable en fonction du niveau d'intégration tarifaire et d'automatisation de la billettique (ce qui nécessitera des d'équipements plus ou moins importants de chaque véhicule. Ces éléments devront être intégrés dans les cahiers des charges pour les futurs marchés des DSP*

Suivi des mesures

- ✓ Fréquentation des réseaux
- ✓ Nombre de validations multimodales
- ✓ Ventes de titres combinés
- ✓ Enquête de satisfaction auprès des usagers

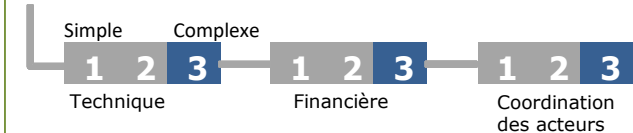
Acteurs	Rôle
Région	Maître d'ouvrage
AOM de la région	Partenaires financiers et techniques

Mise en œuvre



Pilote en charge du projet :
Région

Faisabilité



Intérêt pour les cibles potentielles



Développer l'intégration tarifaire et tendre vers la création d'un billet unique

➤ Détail des mesures à mettre en place

Renforcer l'intégration tarifaire des différents réseaux de TC du territoire

Actuellement **une seule offre combinée existe entre les différents réseaux de transports collectifs sur le territoire de la CUCM : entre le réseau urbain MonRézo et les TER** circulant entre les gares de Le Creusot, Montchanin, Blanzay, Montceau les Mines, Galuzot, Saint Vallier, Ciry le Noble, Gévelard, Marmagne et Saint Symphorien de Marmagne.

Ainsi tous les titres de transports MonRézo sont valables dans ces TER sans supplément. Cependant, suite au passage au système billettique sans contact de MonRézo, les clients voyageant avec un titre MonRézo à bord des TER doivent se munir de contremarques "papier" pour être en règle (délivrées sur demande au moment de l'achat du titre), ce qui complique l'intermodalité entre les deux réseaux.

Les tarifications intégrées sont ainsi à développer et à optimiser sur le territoire de la CUCM, entre le réseau urbain (MonRézo), le réseau départemental (Buscéphale) et le réseau régional (TER).

Proposer un support billettique unique

Un système billettique unique pourra également être mis en place, en s'appuyant sur l'exemple de la Carte OURA!, développée en région Rhône-Alpes. (cette carte sans contact **permet de voyager avec un support unique** sur des réseaux **régionaux** (TER, ...), **départementaux** (Le Sept, Transisère, ...) **urbains** (Stac à Chambéry, TAG à Grenoble, Montélibus à Montélimar, ...) et offre également la possibilité de **combiner d'autres services** comme **l'accès à des parkings relais, à de locations de vélo ou d'autopartage**).

Ces dispositions nécessitent **la mise en œuvre d'une convention entre les différentes AOM** de la région (SNCF, CUCM, CD 71, ...) pour prévoir les **modalités de mise en œuvre** (achat et validation des titres de transport, contrôle, information, etc...) et de **compensation financière**.



Développer un système de mobilité à l'échelle locale combinant divers outils complémentaires adaptés aux besoins de différentes cibles

1/4

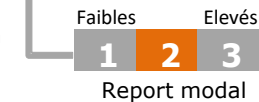
Constats du diagnostic

- ✓ Seules 6 communes du territoire présentent une offre en TC attractive
- ✓ Pour les autres communes, l'offre présente ne répondra que très partiellement aux besoins, même pour des captifs

Objectifs à atteindre

- ✓ Offrir **une solution de mobilité aux personnes non motorisées pour des trajets de courte et moyenne distance et ainsi pallier l'absence d'offre TC ou la compléter**, dans le temps et dans l'espace à travers un produit de mobilité combinant différentes solutions.

Impacts



Echelle d'intervention

- ✓ Sur l'ensemble du territoire de la CUCM et notamment pour les communes les moins bien desservies en matière de TC.

Mesures à mettre en place

Il s'agira de mettre en œuvre un système innovant centralisé (plateforme, point relais mobilité unique...), qui permettra de mettre en relation une demande de déplacement avec une offre proposées à travers différents outils de mobilité alternative. Le système pourra intégrer :

- Une mise en relation des covoitureurs pour des déplacements locaux (**plateforme de covoiturage locale** en lien par exemple avec la plateforme régionale Mobigo, ou développement d'un système de covoiturage dynamique) ;
- Une offre d'auto-stop organisé, compromis entre le covoiturage et l'autostop classique, mais qui ne nécessite pas de planification à l'avance ;
- Un transport « micro-collectif » solidaire, mettant en relation des chauffeurs associatifs adhérents et des personnes en difficultés de déplacements ;
- Un regroupement de personnes pour une « commande groupée » d'un taxi partagé pour un déplacement occasionnel (courses, marché...)

Coûts

Le budget est très variable selon l'ampleur du système développé et des outils proposés. A minima en plus des outils proposés il faut une plateforme internet centralisant l'offre une personne pour centraliser les demandes et orienter les usagers vers les différents outils dans le cas d'un point relais physique.

Suivi des mesures

- ✓ Nombre de personnes utilisant la plateforme ou le point relais
- ✓ Nombre d'inscrits par services de mobilité proposés
- ✓ Nombre de trajets réalisés, de bénéficiaires ...
- ✓ Taux de mise en relation par rapport à demandes et nombre de demandes insatisfaites pour évaluer l'évolution du service envisageable

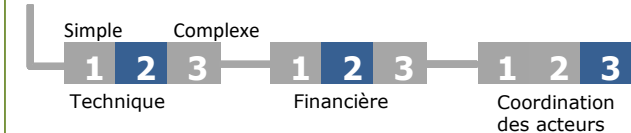
Acteurs	Rôle
CUCM /	Maître d'ouvrage / Communication / aide financière
CD 71 / Région / communes / Associations de mobilité / partenaires sociaux / ADEME	Partenaires financiers et techniques

Mise en œuvre



Pilote en charge du projet :
CUCM

Faisabilité



Intérêt pour les cibles potentielles



Développer un système de mobilité à l'échelle locale combinant divers outils complémentaires adaptés aux besoins de différentes cibles

➤ Détail des mesures à mettre en place

Regrouper un ensemble d'outils de mobilité au sein d'une plateforme locale de mobilité ou d'un point relais unique

Développer / recenser les services, les centraliser et rendre l'offre visible à travers une plateforme unique proposant un panel de services larges et également dans un point relais « physique ».

Les services à intégrer peuvent être très larges et portés ou assurés par des prestataires variés (privé, associations, ...) en fonction des cibles (actifs, jeunes, personnes captives en difficultés...) :

- ✓ Information sur les solutions de déplacement existantes
- ✓ Ateliers d'apprentissage de la mobilité
- ✓ Mise en relation de covoitureurs
- ✓ Transport micro-collectif / voisins solidaires...
- ✓ Auto stop organisé
- ✓ Autres initiatives solidaires : Location de scooters ...

La CUCM n'aura pas forcément à développer, gérer l'ensemble de ces services, mais peut avoir pour certain plutôt un rôle de rassembleur à travers sa plateforme, qui apportera la visibilité nécessaire aux différents services développés et assurera l'orientation des usagers vers les outils les mieux adaptés à leurs besoins. Les **difficultés de déplacements des notamment des captifs peuvent nuire à leur sociabilité et accroître l'exclusion des individus**. La mobilité est un marqueur d'insertion sociale qu'il convient donc de faciliter.

Exemple de solutions de mobilité à intégrer :

1/ Créée une plateforme de covoiturage locale en lien avec Mobigo pour des déplacements de courtes distances notamment des actifs

L'objectif est de mettre en place une **plateforme locale, centrée sur des déplacements de courtes distances**. Cette plateforme pourrait être en lien avec Mobigo (actualisation des trajets sur les deux plateformes simultanément par exemple). La création d'une centrale téléphonique en complément du site internet peut également être envisagée afin de cibler un public plus large. De même, dans le cadre de Mobigo, un **groupe communautaire associant les covoitureurs potentiels du territoire peut être envisagé et animé par la CUCM**.

Pour être efficace et attractive, une plateforme de covoiturage doit proposer de nombreux trajets. La **communication est un des éléments essentiels pour renforcer l'attractivité de la pratique**. Plusieurs supports de communication peuvent être envisagés : des flyers, des affiches, des livrets de covoiturage, des bannières,... Les **entreprises peuvent également être impliquées via des actions d'animations** dans leur restaurants, sur leur parkings, etc.

Sinon de plus en plus de prestataires développent des solutions clés-en-main pour mettre en place une solution de covoiturage sur l'intranet d'entreprise ou directement sur Internet. Ex : La société 7eme SenS commercialise ainsi un logiciel dédié (www.covoiturage-entreprise.com). Le service www.covoiturage.pro permet de créer un site internet aux couleurs de votre entreprise à l'image des sites grand public de covoiturage (permettant l'inscription et la mise en relation des conducteurs et des passagers). Covivo (www.covoiturage-dynamique.eu) propose, lui, une offre qui devrait convaincre les plus réticents : contrairement à la plupart des prestataires qui facturent la création d'un site web dédié plusieurs milliers d'euros sans vous garantir un engouement du personnel, Covivo se rémunère à l'utilisation du service.



Développer un système de mobilité à l'échelle locale combinant divers outils complémentaires adaptés aux besoins de différentes cibles

➤ Détail des mesures à mettre en place

2/ Encourager le développement d'initiatives de mobilité solidaire type transport micro-collectif (transport type voisin solidaire) pour les personnes captives, en difficulté ...

Les solutions de mobilité solidaire sont destinées aux personnes en difficultés sociales ou professionnelles. **La mobilité est en effet un facteur clé d'insertion sociale et de développement économique.**

Il s'agira pour la CUCM d'accompagner et encourager les **initiatives portées les associations (ex : Familles Rurales)**, à l'image de ce qui peut être proposé sur la CC du Pays de Colombey et du sud Toulinois (54) **et d'intégrer le service dans la plateforme de mobilité.**

Basé sur un **système comparable à un Transport A la Demande** (fonctionnement en porte à porte, réservation en amont du trajet, pool de chauffeurs associatifs adhérents, ratio de rétribution...), l'initiative permet à la fois de **répondre aux besoins des personnes en difficultés de déplacements, tout en assurant un complément économique aux chauffeurs.** La création et la réalisation d'une telle initiative sont tout à fait **pertinentes sur la CUCM**, qui conjugue à la fois **secteurs ruraux et polarités urbaines répondant à l'ensemble des besoins, limitant de fait les déplacements vers l'extérieur.**



Exemple de Mobilité Solidaire

Territoire : CC du Pays de Colombey et du Sud Toulinois

Concept : Mise en relation des personnes ayant des difficultés de déplacement et des conducteurs bénévoles. Le service est payant pour les bénéficiaires et est soumis à condition de ressources (de 0,10 €/km à 0,35 €/km). Planification l'avant-veille du déplacement souhaitée (par téléphone). Le conducteur accompagne et peut attendre dans la limite de 2 heures. Une limite est fixée à 5 trajets par mois et 80 kms aller-retour par voyage.

Résultats : En 2015, 760 courses effectuées par 25 bénévoles pour 85 bénéficiaires dont 78 % de retraités, bénéficiaires de minimas sociaux (13%), porteurs d'handicaps inscrits à la MDPH (6%), personnes sans emploi (3%).

Coût par an 30 K€ (CC accompagne à hauteur de 5 K€/an).

Ma grand-mère a besoin d'aide demain matin

J'ai rendez-vous chez le médecin ...

Il faut que je passe à la pharmacie

Je souhaite rendre visite à des amis

Je dois aller faire mes courses

J'aimerais aller à un cours de gym douce

Développer un système de mobilité à l'échelle locale combinant divers outils complémentaires adaptés aux besoins de différentes cibles

4/4

➤ Détail des mesures à mettre en place

3/ Développer un système d'auto-stop organisé pour faciliter les déplacements des jeunes, des captifs,

Différentes formes d'organisation pourront être envisagées :

- ✓ Un **réseau d'auto-stopeurs et d'automobilistes**, inscrits et donc identifiés ;
- ✓ La pose de **bornes de signalisation**.

Il s'agira de trouver un juste milieu entre un système très cadré qui peut restreindre le volume d'usagers potentiels, et finalement la spontanéité du système, et un simple aménagement de bornes qui n'assurera pas un sentiment de totale sécurité.

Le **positionnement des arrêts et bornes est primordial** puisqu'il s'agit d'assurer un maillage fin des espaces urbains desservis. Dans les secteurs les plus isolées, la proximité aux principaux axes routiers, en sortie de ville ou dans les centre-bourgs, devra être recherchée.

En admettant un ratio qui est fonction de la taille des communes (ex : 1 arrêt pour une commune de moins de 500 habitants...), **119 arrêts sont préconisés**.

A l'image des arrêts de bus, il s'agira de proposer :

- ✓ Pour les autostopeurs, **des conditions d'attente visibles et sécurisées** (ex : trottoirs...)
- ✓ Pour les automobilistes, **des espaces d'arrêts sécurisés de courte durée** ne venant pas entraver la circulation des autres modes.



	Réseau	Bornes uniquement
Rôle de la collectivité	Animation du réseau (inscription des usagers, distribution de kits...) Pose de bornes	Pose de bornes
Avantages	Système cadré qui assure un sentiment de sécurité pour les usagers	Système ouvert à tous qui augmente le nombre d'usagers potentiels et limite le temps d'attente
Inconvénients	Système fermé aux seules personnes inscrites, augmente le potentiel temps d'attente	Système non organisé qui peut accroître le sentiment d'insécurité et donc diminuer le nombre d'usagers

REZO POUCE



Exemple : Rézo Pouce

Concept : système d'auto-stop organisé développé par l'association « Covoiturons sur le Pouce », qui se charge de développer l'implantation du réseau, de la communication et de l'animation.

Fonctionnement : Service nécessitant une inscription. Le passager indemnise le conducteur de 50 cts à 3 € selon la distance parcourue.

Communication : Le site internet de Rézo Pouce informe et permet de répondre aux questions pratiques (témoignages, charte, cartographie dynamique des arrêts, ...). Le personnel municipal du territoire équipé reçoit une formation sur le fonctionnement du dispositif.

Résultats : Le réseau est en plein essor : 2 100 utilisateurs aujourd'hui, avec près de 400 communes adhérentes à ce système.