



communauté de l'auxerrois

Plan Local d'Urbanisme intercommunal valant PLH & PDM

Pièce 1 – Diagnostic et État initial de l'environnement

Version 1.0

Une démarche accompagnée par :

- atopia,
- Cittanovà,
- ITEM,
- Espacité,
- *Chambre d'Agriculture*
- *Palabreo*
- Adaltys.

Introduction

Le Plan de Mobilité, qu'est-ce que c'est ?

Le Plan De Mobilité (PDM) est un document qui détermine les principes régissant l'organisation de la mobilité des personnes et du transport des marchandises, la circulation et le stationnement sur le territoire d'une Autorité Organisatrice de la Mobilité. Il est rédigé par cette dernière.

Il est obligatoire pour les agglomérations de plus de 100 000 habitants au sens de l'INSEE (ou pour les territoires coupant une telle agglomération). Pour les agglomérations de moins de 100 000 habitants (cas de l'Auxerrois), un Plan de Mobilité Simplifié (PDMS) volontaire peut être rédigé par l'AOM mais si celui-ci est réalisé dans le cadre d'un PLUi, il est soumis à enquête publique et devient un Plan de Mobilité. Il doit tenir compte de la diversité des composantes du territoire ainsi que des besoins de la population, en lien avec les collectivités territoriales limitrophes.

Il vise à contribuer à la diminution des émissions de gaz à effet de serre liées au secteur des transports, selon une trajectoire cohérente avec les engagements de la France en matière de lutte contre le changement climatique, à la lutte contre la pollution de l'air et la pollution sonore ainsi qu'à la préservation de la biodiversité.

Le PDM doit répondre aux **11 objectifs généraux** définis par la loi (les 9bis, 9ter et 11 ont été ajoutés/modifiés par la LOM (Art. L1214-2)) :

- 1. L'équilibre durable entre les besoins en matière de mobilité et de facilités d'accès, et la protection de l'environnement et de la santé
- 2. Le renforcement de la cohésion sociale et territoriale
- 3. L'amélioration de la sécurité de tous les déplacements
- 4. La diminution du trafic automobile et le développement des usages partagés des véhicules terrestres à moteur

- 5. Le développement des transports collectifs et des moyens de déplacement les moins consommateurs d'énergie et les moins polluants
- 6. L'amélioration de l'usage du réseau principal de voirie dans l'agglomération par une répartition de son affectation entre les différents modes de transport
- 7. L'organisation du stationnement sur la voirie et dans les parcs publics de stationnement
- 8. L'organisation des conditions d'approvisionnement de l'agglomération nécessaires aux activités commerciales et artisanales et des particuliers
- 9. L'amélioration des mobilités quotidiennes des personnels des entreprises et des collectivités publiques
- 9bis. L'amélioration des mobilités quotidiennes des élèves et des personnels des établissements scolaires
- 9ter. L'amélioration des conditions de franchissement des passages à niveau, notamment pour les cyclistes, piétons et véhicules de transport scolaire
- 10. L'organisation d'une tarification et d'une billettique intégrées pour l'ensemble des déplacements
- 11. La réalisation, la configuration et la localisation d'infrastructures de charge destinées à favoriser l'usage de véhicules électriques ou hybrides rechargeables ainsi que la localisation du réseau d'avitaillement à carburant alternatif.

Les évolutions législatives sur la gouvernance et l'organisation des mobilités

La loi d'Orientation des transports Intérieurs (LOTI) du 30 décembre 1982 est la loi fondamentale d'organisation des services publics de transport. Elle affirme un droit au transport devant permettre de se déplacer « dans des conditions raisonnables d'accès, de qualité et de prix ainsi que du coût pour les collectivités ». Elle a également clarifié les relations entre autorités organisatrices de transports (AOT) et opérateurs (contractualisation). Le Plan de Déplacements Urbains (PDU) a été créé par cette loi, portant sur le territoire de compétence des AOT

urbaines, soit sur le Périmètre de Transport Urbain (PTU).

La loi sur l'Air et l'Utilisation Rationnelle de l'Energie (LAURE) du 30 décembre 1996 rend obligatoire l'instauration d'un PDU dans les agglomérations de plus de 100 000 habitants.

La loi Solidarité et Renouvellement Urbains (SRU) du 13 décembre 2000 renforce la cohérence des politiques urbaines et territoriales et conforte la politique de la ville dans un souci de solidarité et de développement durable. La recherche d'une cohérence passe inévitablement par un renforcement des liens entre le PDU et les documents d'urbanisme puisque politiques urbaines et de transport sont intimement liées. La loi SRU donne ainsi de nouveaux outils pour la planification urbaine et repositionne les PDU dans l'ensemble des démarches de planification.

- Le SCoT (Schéma de cohérence territoriale), qui remplace le schéma directeur, définit la cohérence de l'aménagement du territoire pour les différentes politiques sectorielles, en incluant la problématique des déplacements dans une approche à long terme ;
- Le Plan local d'urbanisme (PLU) a également une portée dans le domaine des déplacements, à travers son Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD).

La loi Grenelle II ou loi relative à l'Engagement National pour l'Environnement (ENE) du 12 juillet 2010 a pour objectif de faciliter les déplacements durables. Les Directives Territoriales d'Aménagement et de Développement Durables (DTADD) remplacent désormais les Directives Territoriales d'Aménagement (DTA). En matière de transport, la loi met l'accent sur la promotion des véhicules électriques. Elle précise également les contours d'un PLU à maîtrise d'ouvrage intercommunale, le PLUi. Elle en fait un outil central de la planification intercommunale en organisant, en son sein, une réflexion plus approfondie sur l'intégration et la cohérence des politiques relatives à l'urbanisme, à l'habitat et aux déplacements. À ce titre, les PLU intercommunaux comportent désormais des orientations d'aménagement et de programmation (OAP) qui tiennent lieu de PDU.

La loi Accès au Logement et Urbanisme Rénové (ALUR) du 24 mars 2014 donne un caractère facultatif

à l'élaboration d'un PLUi tenant lieu de PDU. Il rétablit les clauses de seuil abandonnées par la loi ENE. Ainsi, un EPCI élaborera un PLUi tenant lieu de plan de déplacements urbains (PLUi-D) dans deux cas de figure. En dehors de ces deux possibilités, le PLUi n'a pas valeur de PDU :

- S'il est dans l'obligation d'élaborer un PDU de par le dépassement de seuil de population de 100 000 habitants défini dans le code des Transports (art. L1214-3) ;
- S'il est « Autorité Organisatrice de la Mobilité » (AOM) dans un périmètre de moins de 100 000 habitants, il peut s'engager dans une démarche volontaire de PLUi-D qui aura tout le contenu, les effets et la valeur juridique d'un PDU.

La loi relative à la Modernisation de l'Action Publique Territoriale et l'Affirmation des Métropoles (MAPTAM) de janvier 2014 permet plusieurs avancées pour les acteurs du transport :

- L'avènement des Autorités organisatrices de la mobilité (AOM) qui remplacent les AOTU. Leurs compétences sont élargies dans les domaines des usages partagés de l'automobile (autopartage, covoiturage), des modes actifs et de la logistique urbaine, tandis que les bouleversements engendrés par la dépénalisation du stationnement permettent un plus large champ d'actions ;
- La Région devient un chef de file de l'intermodalité et de la complémentarité entre les modes de transports et à ce titre est chargée de l'élaboration du Schéma Régional d'Intermodalité (SRI) ;
- Les métropoles obtiennent un nouveau statut avec des compétences confirmées en matière de transport.
- Cette loi constitue un bouleversement pour les AOM, puisqu'elle leur confère un plus large panel d'outils en matière de politique de mobilité. En addition par exemple le Versement Transport, à la dépénalisation du stationnement, le champ des possibles est élargi.

La loi relative à la Nouvelle Organisation Territoriale de la République (NOTRe) du 7 août 2015 marque un tournant dans la répartition des compétences transport / mobilités entre les collectivités territoriales :

- Transfert de la compétence des services de transports routiers interurbains (réguliers et à la demande), mais également des transports scolaires des départements aux régions à compter du 1er septembre 2017 pour les scolaires ;
- La voirie départementale demeure la compétence des départements ;
- La notion de PTU permettant de distinguer les services urbains des services interurbains disparaît au profit du « ressort territorial » de l'AOM ;
- Responsabilité de la région renforcée avec l'élaboration du Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Égalité des Territoires (SRADDET). Le SRI et le SRIT sont intégrés à ce document.

La Loi d'Orientation des Mobilités (LOM) du 26 décembre 2019 acte le passage d'une politique de transport à une politique de mobilité du quotidien :

- La LOM modernise l'approche réglementaire des transports et l'adapte aux enjeux actuels à travers une refonte de la gouvernance de la mobilité (création de l'AOM régionale), la prise en compte de la mobilité sous toutes ses formes, une réorientation des investissements de l'Etat en faveur des transports du quotidien ;
- Un élargissement du champ de compétences des Autorités Organisatrices de la Mobilité en précisant les 6 services de mobilité qu'elles peuvent être amenées à organiser ;
- La couverture de l'ensemble du territoire par une AOM en encourageant à la prise de compétence mobilité par les Communautés de Communes, au à défaut par la Région qui interviendra alors en tant qu' « autorité organisatrice de la mobilité locale » ;
- Une évolution des modalités du Versement Mobilité dont la perception est conditionnée par l'organisation d'au moins un service régulier de transports de personnes ;
- Le renforcement de la coordination entre AOM et la Région à travers la définition de bassins de mobilités et la signature d'un contrat opérationnel de mobilité liant les AOM et la Région ;
- Les Plans de Mobilité sont l'outil de référence pour planifier l'ensemble des déplacements.

Les apports de la LOM sur la planification de la mobilité

Les articles L1214-1 à L1214-38 du Code des Transports régissent les règles quant à l'élaboration et aux objectifs du PDM. Ces articles sont en lien avec le Code de l'Urbanisme (cohérence avec les SCOT, PLU, ...) et avec le Code de l'Environnement (mesures exceptionnelles pic de pollution, impact environnemental, ...). Ces articles ont été modifiés par la Loi d'Orientation des Mobilités de 2019. Elle repose sur trois piliers :

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

Cette loi opère un changement de fond dans la définition du droit aux transports transformé en droit à la mobilité pour couvrir l'ensemble des enjeux d'accès à la mobilité, qui ne se limitent ni à l'accès aux transports collectifs ni à une vision centrée sur l'infrastructure. Dans ce cadre de généralisation des questions de transports à l'ensemble des réflexions sur les mobilités, la LOM remplace le Plan de Déplacements Urbains (PDU) en un Plan De Mobilités (PDM).

Le Plan De Mobilité donne une organisation plus large des mobilités aux AOM que les Plans de Déplacements Urbains. En particulier, le PDM prend en compte l'ensemble des nouvelles formes de mobilité (mobilités actives, solidaire, partagées...) ainsi que les enjeux de logistique.

Ils s'inscriront dans des objectifs supplémentaires de diminution des émissions de gaz à effet de serre, pour la préservation de la biodiversité, de lutte contre l'étalement urbain, contre la pollution de l'air et sonore. La LOM demande aux autorités organisatrices de la mobilité (AOM) de « contribuer aux objectifs de lutte contre le changement climatique, contre la pollution de l'air, contre la pollution sonore et contre l'étalement urbain ». Elle leur assigne certaines missions générales : « la planification, le suivi et l'évaluation de leur politique de mobilité » en

associant l'ensemble des acteurs concernés (art. L1231-1-1 du Code des transports), notamment à travers l'élaboration d'un Plan de Mobilité.

Ils doivent également désormais explicitement tenir compte de la diversité des composantes du territoire, notamment des zones périurbaines et rurales, ainsi que des besoins spécifiques de la population de ces différents territoires.

Le 3e document de planification de la mobilité pour l'Auxerrois

Ce PDM constitue le troisième document de planification des mobilités de l'Auxerrois. Le premier PDU a été réalisé en 2000, le second PDU en 2009 et le PDM présent. Le territoire de l'intercommunalité s'est agrandi entre les différents documents.

Les enquêtes et investigations pour alimenter le diagnostic (1/2)

Un questionnaire auprès des maires

Un questionnaire a été envoyé aux maires des 29 communes de l'Auxerrois en mars-avril 2023 afin d'identifier les problématiques, les besoins et les attentes propres à chacun. 28 communes ont donné une réponse.

Ce questionnaire portait sur l'ensemble des composantes du PLUi-HM, dont la mobilité. Pour ce volet, 5 grandes thématiques ont été abordées :

- La perception des maires sur les enjeux de la mobilité et les orientations à donner pour y répondre ;
- Les pratiques de déplacements des différents publics ;
- La circulation ;
- Les modes actifs et les nouvelles mobilités ;
- L'évolution de l'offre de mobilité sur l'Auxerrois depuis les 5 dernières années

Un questionnaire auprès des actifs

Un questionnaire diffusé en septembre 2023 aux employeurs de la Communauté d'Agglomération de l'Auxerrois pour connaître les pratiques, les contraintes et les attentes des actifs pour leurs déplacements domicile-travail.

411 connexions au questionnaire ont été comptabilisées et 348 réponses complètes, soit 1,0 % des actifs du territoire.

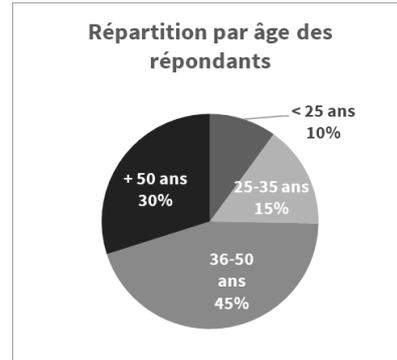
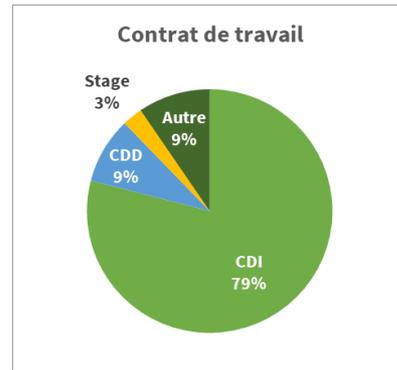
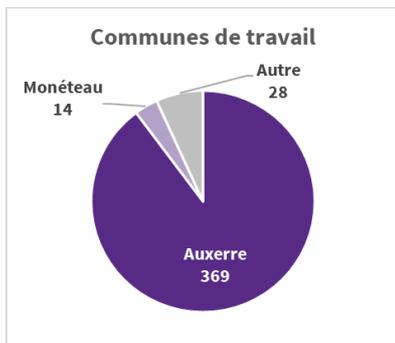


Figure 1 Caractéristiques des répondants au questionnaire Actifs. A noter que tous les âges et tous les types de contrats sont représentés mais avec une surreprésentation des actifs travaillant à Auxerre.

Une analyse de la base RH de 7 employeurs

La CA de l'Auxerrois a sollicité auprès des principaux employeurs de l'Auxerrois leur base RH anonymisée recensant l'adresse de leurs salariés/agents.

Cette analyse a pour objectif de mieux connaître les flux de déplacements des actifs et d'identifier les potentialités d'utilisation du covoiturage et déterminer les opportunités quant au développement de ce type de services.

7 employeurs ont répondu positivement, 3 employeurs privés et 4 employeurs publics, représentant 3641 actifs :

- La MDRY ;
- Le lycée Jacques Amyot ;
- Le centre hospitalier ;
- Transdev ;
- Fruehauf ;
- HMY Group ;
- La DTT de l'Yonne.

Une enquête de stationnement

Afin d'évaluer les niveaux de demande de stationnement au regard de l'offre proposée, et de mettre en évidence les secteurs saturés et soumis à des pratiques illicites, une enquête dite « de congestion » a été réalisée le 12 Septembre 2023.

Environ 2000 places ont été enquêtées sur l'Auxerrois et sur les secteurs centraux des communes-pôles du territoire :

- Auxerre : autour du centre hospitalier ;
- Appoigny : dans le cœur historique et sur les grands axes ;
- Monéteau : dans le centre-bourg et à proximité des services (équipements sportifs, gare, etc.) ;
- Saint-Bris-le-Vineux : dans le centre historique, au bâti contraint ;
- Sur l'aire de covoiturage d'Auxerre Nord (A6).

2 passages ont été réalisés sur un mardi :

- Le matin, entre 10h et 11h30 pour quantifier l'impact des actifs et visiteurs dans les secteurs centraux ;
- La nuit, après 23h pour identifier la demande résidentielle, après la fermeture des bars et des restaurants.

Un relevé de temps de parcours pour évaluer les conditions de circulation

Un parcours entre Monéteau et l'Arquebuse à Auxerre a été réalisé en voiture en heures creuses et heures de pointe afin d'évaluer les conditions de circulation sur les grands axes du pôle urbain.

Année de réalisation	Nombre de communes	Population
2005	20	62 518
2010	19	Env. 62 000
En cours	67 237	67 237

Le territoire et les pratiques de déplacement

La population captive : 1 habitant sur 5 est dépendant des modes alternatifs

Les profils n'ayant pas accès aux déplacements auto

Un individu est considéré comme dépendant des modes alternatifs pour se déplacer, lorsqu'il connaît des difficultés permanentes ou ponctuelles pour se déplacer, pour des raisons :

- **Légales** (limite d'âge du permis de conduire) : les 11-17 ans
- De **santé** (au-delà de 75 ans, les individus rencontrent des difficultés physiques et cognitives pour conduire)

Sur l'Auxerrois, **19,6% de la population peut être considérée comme dépendante des modes**

alternatifs pour se déplacer, un taux comparable à la moyenne régionale.

La répartition de la population captive sur l'agglomération de l'Auxerrois est concentrée sur le quart sud-est, où l'offre en transport collectif est présente mais de manière moins importante qu'en cœur d'agglomération. La commune-centre et le quart nord-ouest comportent également de fortes proportions de captifs, l'usage des transports collectifs y est facilité par une offre plus importante et une concentration démographique plus dense.

Un critère économique

La population « captive » regroupe aussi les personnes aux faibles revenus, en raison des coûts importants des déplacements automobiles, qui sont une barrière à l'usage. 13,8% des habitants de l'Auxerrois vivent sous le seuil de pauvreté, un taux supérieur à la situation de la Région BFC, mais meilleur que celui des agglomérations de l'échantillon de comparaison.

Territoire	11-17 ans	+ 75 ans	Captifs	Taux de pauvreté
CA de l'Auxerrois	8,5%	11,1%	19,6%	13,8%
CA de Nevers	8%	12,8%	20,8%	16,1%
CA de Troyes	8,7%	9,4%	18,1%	17,6%
Dijon Métropole	7,2%	9,5%	16,7%	14,2%
Région BFC	8,5%	10,9%	19,4%	12,8 %

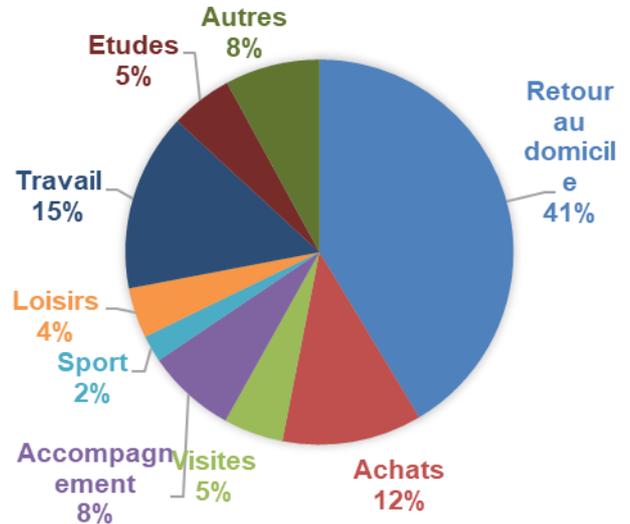
- De la voiture comme équipement d'une personne, plus que d'un ménage

15,6% de ménages sans voiture

Plus de 80% de ces ménages habitent à Auxerre. Ils sont tributaires des modes alternatifs pour se déplacer.

Territoire	Taux
CA de l'Auxerrois	1,24
CA de Nevers	1,14
CA de Troyes	1,14
Dijon Métropole	1,02
Région BFC	1,31

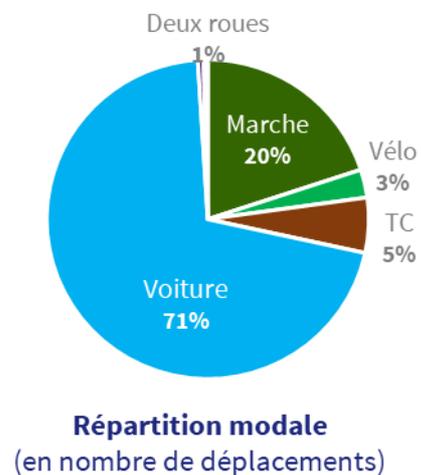
Motifs de déplacement en semaine

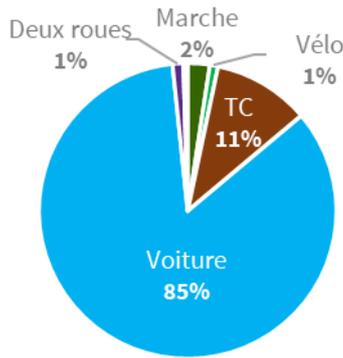


La mobilité en France : données de cadrage dans les aires d'attraction de 50 à 200 000 habitants

- **3,1** : nombre de déplacements par personne et par jour
- **15,5%** : taux d'immobilité sur un jour de semaine (part des personnes ne se déplaçant pas) / 16,5% dans les quartiers politique de la ville (QPV)
- **8,8 km** : distance moyenne d'un déplacement
 - 29 % font moins de 2 km
 - 55 % moins de 5 km
- **18 min 12 sec** : durée moyenne d'un déplacement
 - 25 % font moins de 5 min
 - 47 % moins de 10 min

Résultats issus de l'Enquête Mobilité des Personnes de 2019 (SDES, INSEE 2018-2019)





Répartition modale
(en voyageurs-km)

Près de 60 000 flux pendulaires en relation avec l'Auxerrois

Les données INSEE permettent de connaître les déplacements pendulaires quotidiens domicile-travail et domicile-étude de commune à commune. Les données utilisées portent sur l'année 2020.

Plus de 40 000 flux d'actifs

L'Auxerrois est un territoire pourvoyeur d'emplois et attire davantage d'actifs qu'il en émet :

- 55% (22 228 actifs) sont des flux internes, la moitié de ces flux se font au sein d'une même commune ;
- 33% (13 519 actifs) sont des flux entrants ;
- 11% (4 639 actifs) sont des flux sortants.

Ainsi, 38% des emplois sont occupés par des actifs n'habitant pas le territoire.

Flux d'actifs (INSEE 2020)

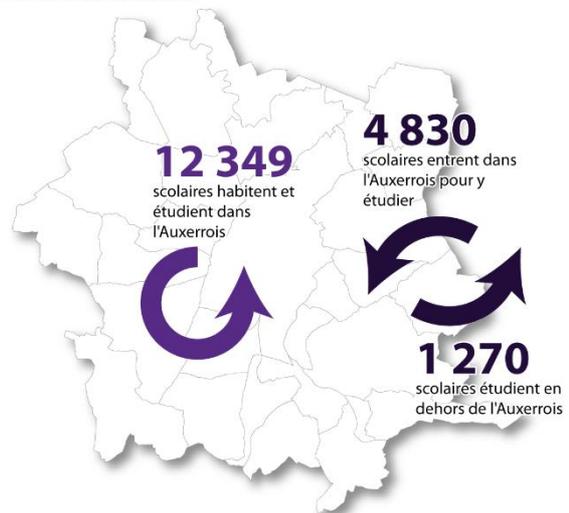


Plus de 18 000 flux de scolaires

Pour les scolaires, l'organisation des flux est différente de ceux des actifs :

- 67% (12 349 scolaires) sont des flux internes, les deux tiers de ces flux se font à l'intérieur d'une même commune ;
- 26% (4 830 scolaires) de flux entrants ;
- 7% (1 270 scolaires) de flux sortants.

Flux de scolaires (INSEE 2020)



Une polarisation forte autour d'Auxerre pour les actifs intra-Auxerrois

Polarisation des échanges

Parmi les 22 228 flux d'actifs internes à l'Auxerrois (actif résidant et travaillant sur le territoire) :

PLUi-HM de l'Auxerrois

- 52% s'effectuent au sein de la même commune (flux intra-communal) ;
- 5% sont réalisés entre communes d'un même secteur ;
- 43% sont réalisés entre secteurs de l'agglomération.

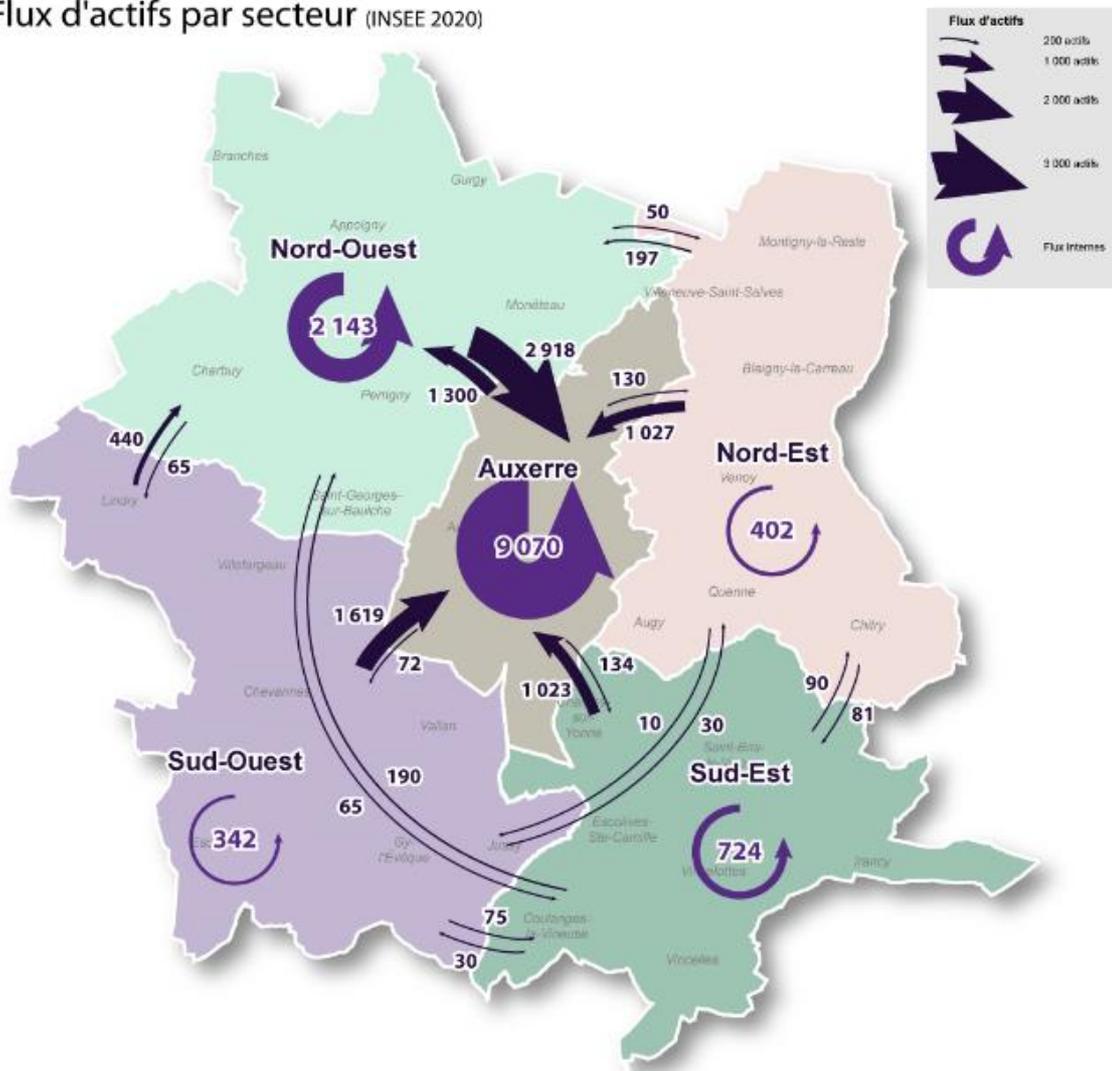
Auxerre polarise les flux, c'est la destination de 70% des échanges pendulaires domicile-travail à l'intérieur de l'Auxerrois : qu'ils habitent à Auxerre ou ailleurs dans l'Auxerrois, ils sont 7 actifs sur 10 à effectuer un déplacement domicile-travail avec la commune d'Auxerre pour destination. Parmi cette population, les actifs qui vivent et travaillent à Auxerre sont majoritaires.

Flux faibles sur les autres secteurs

Comparativement, seulement 30% des actifs travaillent dans un secteur autre qu'Auxerre, majoritairement à l'intérieur de leur secteur de résidence. 12% des actifs habitent et travaillent sur la même commune, en dehors d'Auxerre. Au final, seuls 6% des flux domicile-travail se font entre l'un des 4 secteurs périphériques.

Le secteur nord-ouest est, en dehors d'Auxerre, celui qui concentre les flux les plus importants, en interne et vis-à-vis de la centralité. Le résultat d'une concentration d'activités économiques (notamment à Monéteau, Appoigny, Perrigny...).

Flux d'actifs par secteur (INSEE 2020)



Prédominance des échanges de proximité pour les flux entrants

Les flux domicile-travail entrants sur l'Auxerrois sont majoritairement de moyennes distances (une vingtaine de kilomètres) : 74%, soit plus de 10 000 flux, proviennent des 5 communautés de communes directement voisines du territoire :

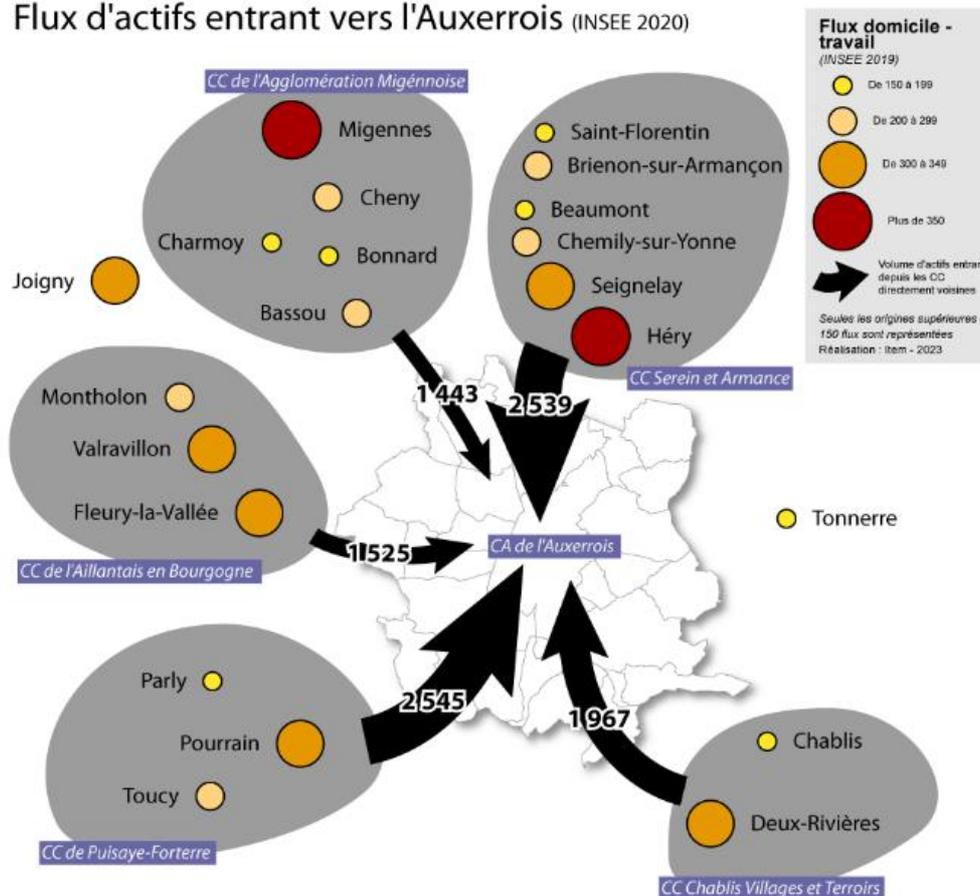
- Puisaye-Forterre (18,8% des actifs entrants) ;
- Serein et Armance (18,8% des actifs entrants) ;
- Chablis Villages et Terroirs (14,6% des actifs entrants) ;
- Aillantais en Bourgogne (11,3% des actifs entrants) ;
- Agglomération Migennoise (10,7% des actifs entrants).

Héry (463 actifs, CC Serein et Armance) et Migennes (361 actifs, CC de l'Agglomération Migennoise), sont les premières communes d'origine des flux d'actifs vers l'Auxerrois.

Joigny est la première commune ne faisant pas partie d'une collectivité directement voisine du territoire (310 actifs entrants). Tonnerre apparaît également dans cette catégorie (155 actifs entrants).

Cette proximité des flux entrants souligne l'importance d'une coordination locale du traitement des problématiques de la mobilité, sur un périmètre qui dépasse celui de l'Auxerrois. L'association des collectivités directement voisines de l'Auxerrois, mais aussi de la Région en tant que chef de file de l'organisation des mobilités, est un des moyens visant à solidifier le développement de solutions de mobilité alternatives à l'autosolisme.

Flux d'actifs entrant vers l'Auxerrois (INSEE 2020)



Des échanges de moyenne et longue distance pour les flux d'actifs sortants de la CAA

Les actifs qui résident dans l'Auxerrois mais qui travaillent dans une autre Communauté de Communes sont moins nombreux que ceux effectuant le trajet inverse et ils voyagent sur de plus grandes distances. En effet seuls 55% travaillent dans les communautés de communes directement voisines, en premier lieu :

- Chablis Villages et Terroirs (13,5% des actifs sortants) ;
- Agglomération Migennoise (13,3% des actifs sortants) ;
- Serein et Armance (12,7% des actifs sortants) ;

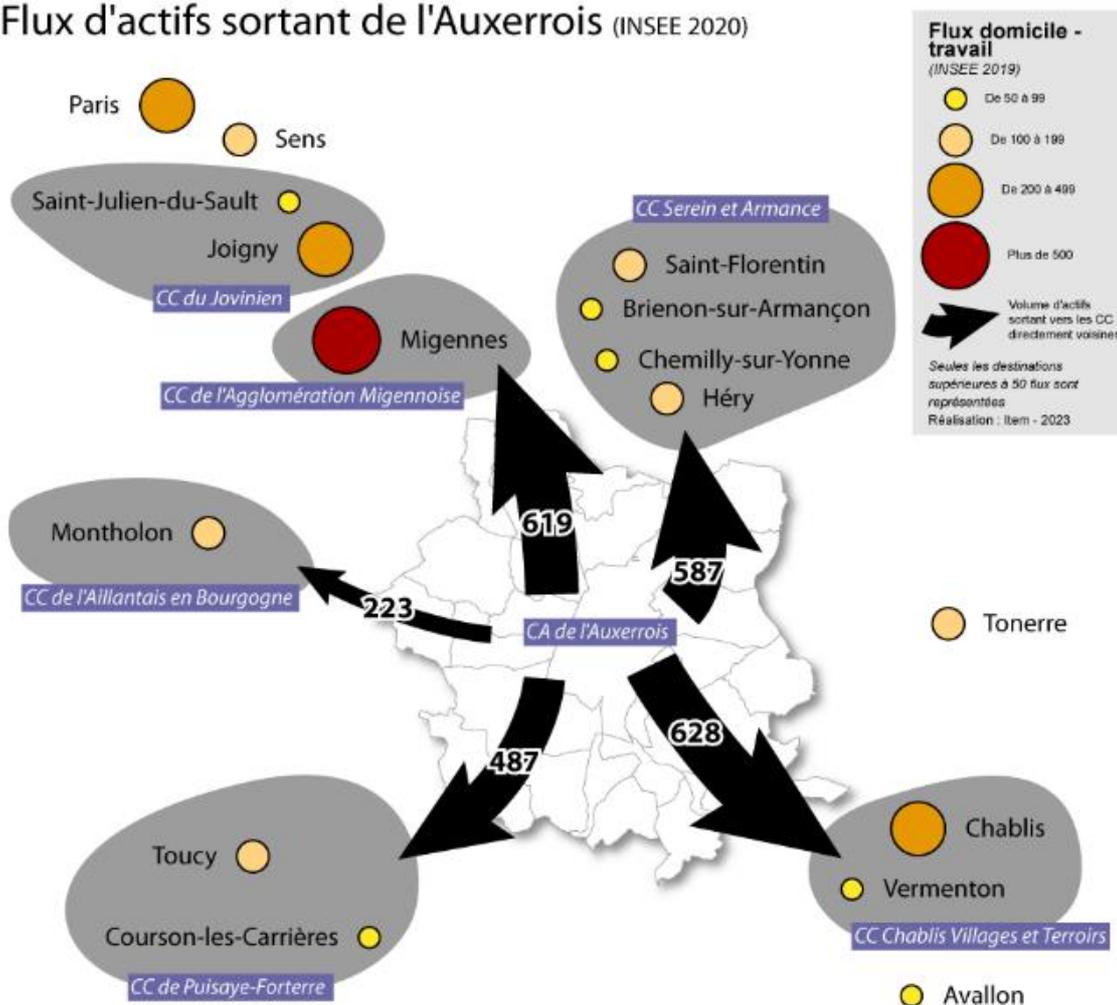
- Puisaye-Forterre (10,5% des actifs sortants).

La première commune de destination est Migennes (513 actifs sortants), suivie de Joigny (365 actifs sortants).

On remarque que se forme un alignement de destinations sur un axe nord-ouest, correspondant au parcours de l'Yonne mais aussi aux axes de transports nationaux (réseau ferré en direction de la région parisienne, autoroutes...). 36% des actifs sortant du territoire ont une destination se situant le long de cet axe.

Au global, la ville de Paris représente la quatrième destination des actifs résidant sur l'Auxerrois (210 actifs sortants). D'autres communes lointaines apparaissent également, comme Avallon.

Flux d'actifs sortant de l'Auxerrois (INSEE 2020)



L'enseignement de la base RH de 7 employeurs du territoire pour les déplacements domicile-travail

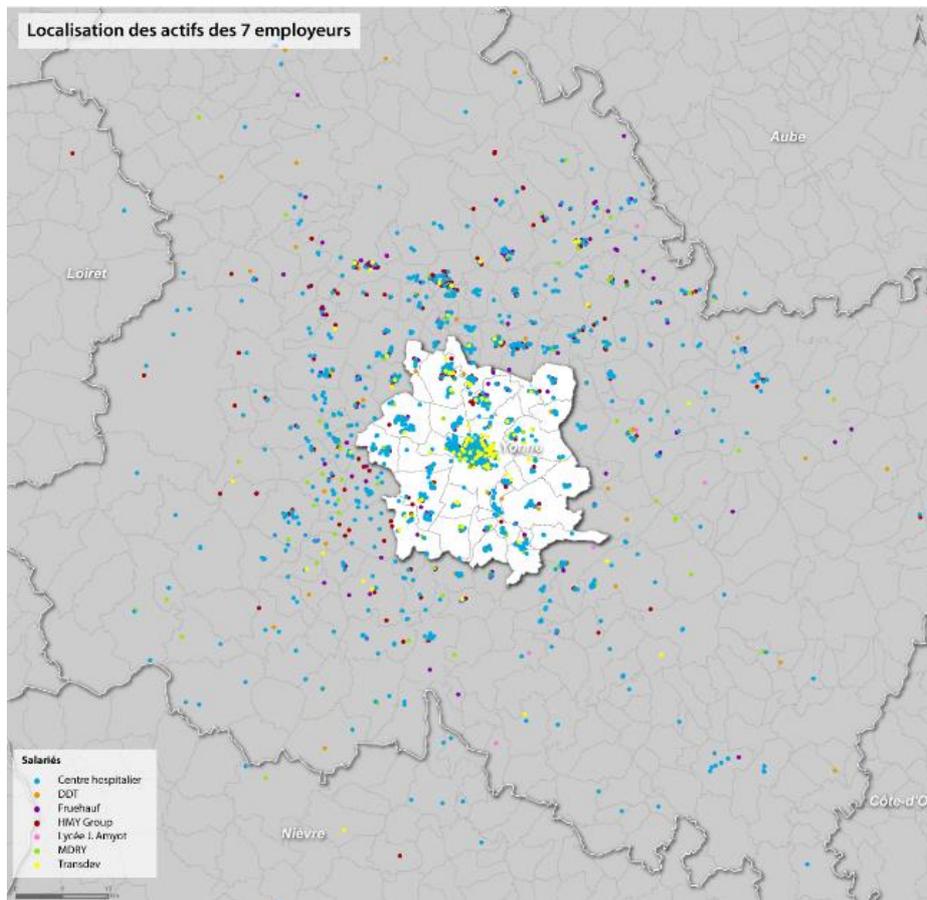
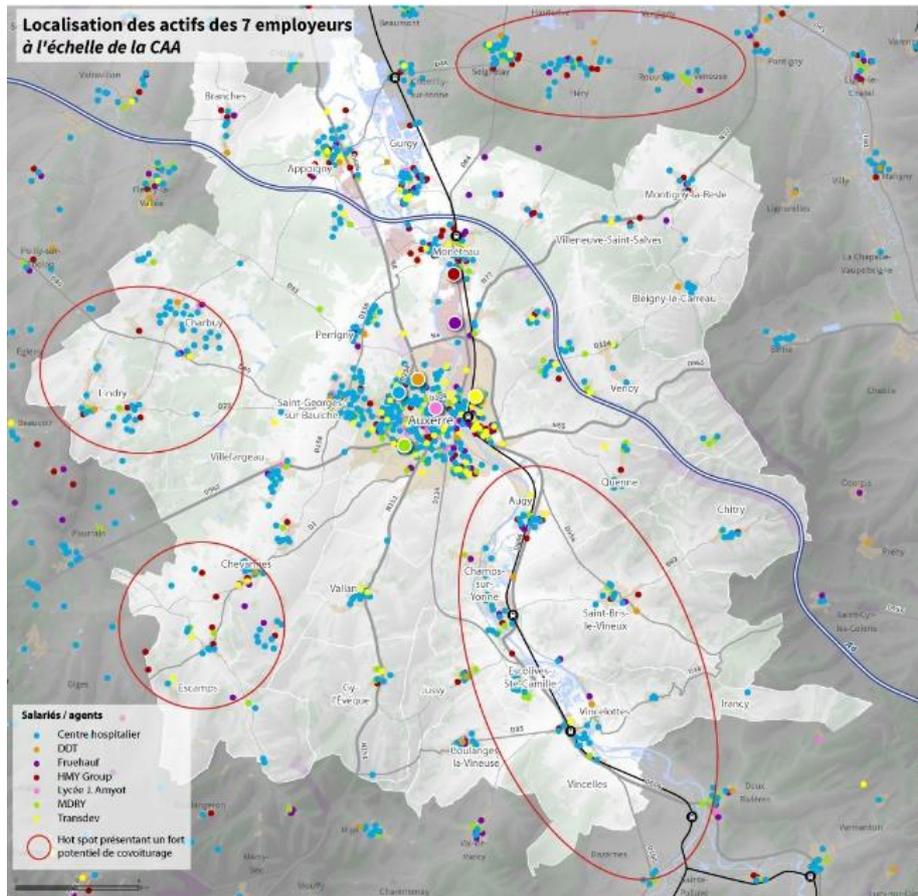
L'analyse des bases « ressources humaines » (RH) de 7 employeurs fait apparaître :

- Un foyer de peuplement important autour de Seignelay et Héry, situé hors de la Communauté d'Agglomération de l'Auxerrois

et ne disposant alors pas de l'offre de transport communautaire ;

- Une différence dans la localisation résidentielle entre le public et le privé : les agents publics (DDT, lycée, MDRY) résident davantage à Auxerre ou sur la CAA que les salariés des entreprises industrielles ;
- En termes de distance, 27 % habitent à moins de 5 km de leur lieu de travail (parcours réalisable aisément en modes actifs), la distance médiane étant de 9,3 km.

								Au global 7 employeurs	
Effectif de l'établissement	467	119	1 747	111	492	566	139	3 641	
Part de l'effectif habitant à...	< 2 km 	19% (90)	42% (50)	12% (212)	17% (19)	1% (4)	4% (21)	29% (41)	11% (407)
	2-5 km 	16% (77)	10% (12)	15% (263)	28% (31)	27% (133)	9% (51)		16% (597)
	5-10 km 	20% (92)	15% (18)	20% (354)	14% (16)	20% (100)	27% (154)	18% (25)	21% (759)
	10-20 km 	29% (136)	21% (25)	32% (558)	23% (26)	25% (125)	33% (184)	25% (35)	30% (1 089)
	> 20 km 	15% (72)	12% (14)	21% (360)	17% (19)	26% (130)	28% (156)	27% (38)	22% (789)
	5 min d'un arrêt de bus Leo à fréquence 30 min 	15% (71)	27% (32)	13% (226)	24% (27)	18% (89)	9% (51)	-	14% (496)
	1 km d'une gare (hors Auxerre) 	7% (34)	3% (4)	6% (103)	5% (6)	4% (20)	9% (49)	4% (5)	6% (221)



Un usage prédominant de la voiture dans les déplacements domicile-travail

Les données fournies par l'INSEE (2020) donnent la répartition modale pour les trajets domicile-travail.

Plus de 8 déplacements sur 10 sont réalisés en voiture

L'automobile est le mode de transport utilisé pour 83% des déplacements domicile-travail. L'usage de l'automobile dans l'Auxerrois est légèrement plus fort qu'à Nevers et Troyes, et il est en revanche légèrement moindre qu'au niveau Régional.

A contrario, les modes alternatifs à la voiture sont très minoritaires, la marche étant le premier mode de déplacement alternatif. Dans l'Auxerrois, les transports collectifs sont moins utilisés que pour l'échantillon de comparaison.

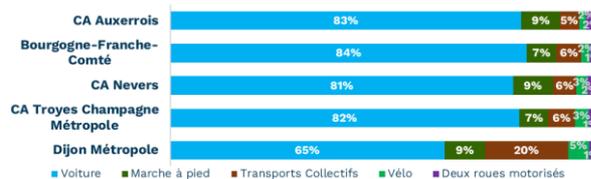


Figure 2 Répartition modale pour les déplacements domicile-travail

L'automobile domine aussi sur les courtes distances

L'usage de la voiture est prédominant, y compris sur des trajets intra-communaux, de courte distance : 67% des actifs l'utilisent. Les modes actifs sont logiquement plus utilisés pour ces types de trajets (21% pour la marche et 3% pour le vélo). Des proportions comparables à celles de Nevers et de la Région Bourgogne-Franche-Comté, mais moins bonnes qu'à Troyes, où le vélo est plus utilisé.

La part modale des transports collectifs semble peu évoluer sur les courtes distances, sur l'ensemble de l'échantillon de comparaison.

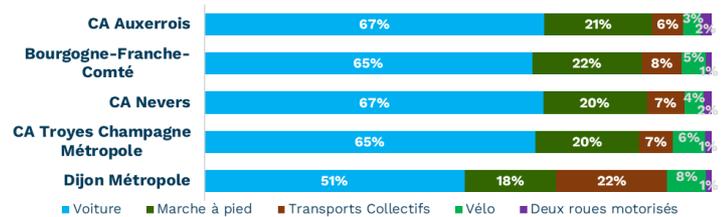


Figure 3 Répartition modale pour les déplacements domicile-travail intracommunaux

Un usage de la voiture en hausse

Entre 2009 et 2020, la part modale de la voiture a augmenté de 2 points, passant de 81% à 83%, au détriment principalement de la marche.

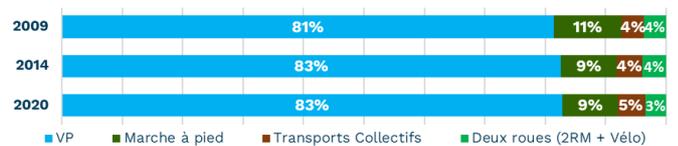


Figure 4 Evolution des répartitions modales domicile-travail de la CAA

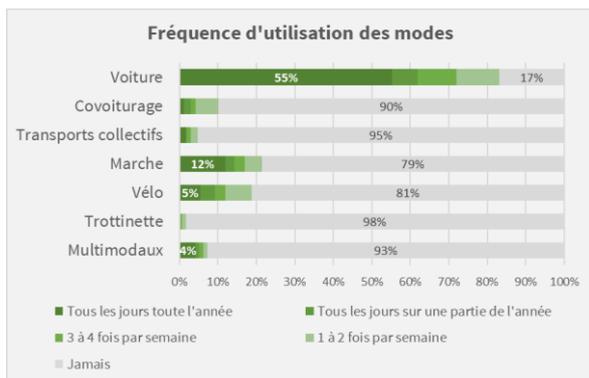
La prédominance de la voiture nuancée par l'enquête auprès des actifs

Les déplacements domicile-travail : la voiture mais pas seulement

Le questionnaire aux actifs confirme l'hégémonie de la voiture mais nuance toutefois sa prépondérance. La voiture est utilisée tous les jours par 55% des répondants, soit 35% des actifs (en retirant les 10% de personnes à temps partiel utilisant la voiture 3 à 4 fois par semaine) qui peuvent utiliser de temps en temps un autre mode.

Les modes de report semblent être principalement les modes actifs et le covoiturage. Attention toutefois la présente enquête semble surévaluée le report vers les modes actifs : ici si 5% des répondants utilisent le vélo tous les jours, ils ne sont qu'à peine 2% d'après les données de l'INSEE.

65% des répondants déclarent toujours utilisés le même mode.

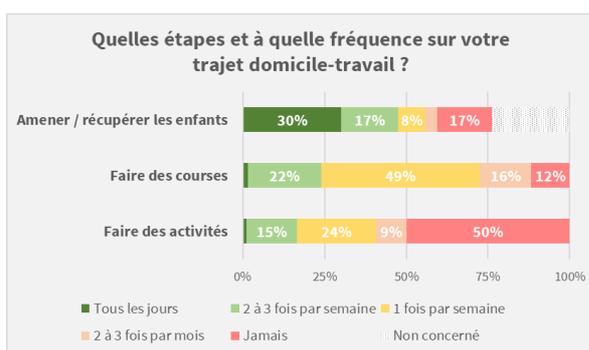


Les déplacements chainés, des déplacements motorisés

65 % des répondants déclarent effectuer régulièrement au moins une étape (un déplacement « chainé ») sur leur trajet domicile-travail :

- 48 % vont chercher leurs enfants à l'école au moins 2 fois par semaine
- 73 % effectuent des achats à minima 1 fois par semaine
- 56 % réalisent des activités au moins 1 fois par semaine
- En moyenne par jour, environ 44 % des répondants effectuent un déplacement chainé.

A noter que les déplacements chainés sont plus fréquents chez les personnes motorisées : 71 % d'entre eux réalisent au moins une étape. Les automobilistes rationalisent ainsi davantage leurs déplacements du fait notamment de distances souvent plus longues.



Les flux pendulaires des scolaires : importance des flux internes et polarisation vers Auxerre

Prédominance des flux internes

Parmi les 12 349 flux de scolaires internes à l'Auxerrois (élève résidant et étudiant sur le territoire) :

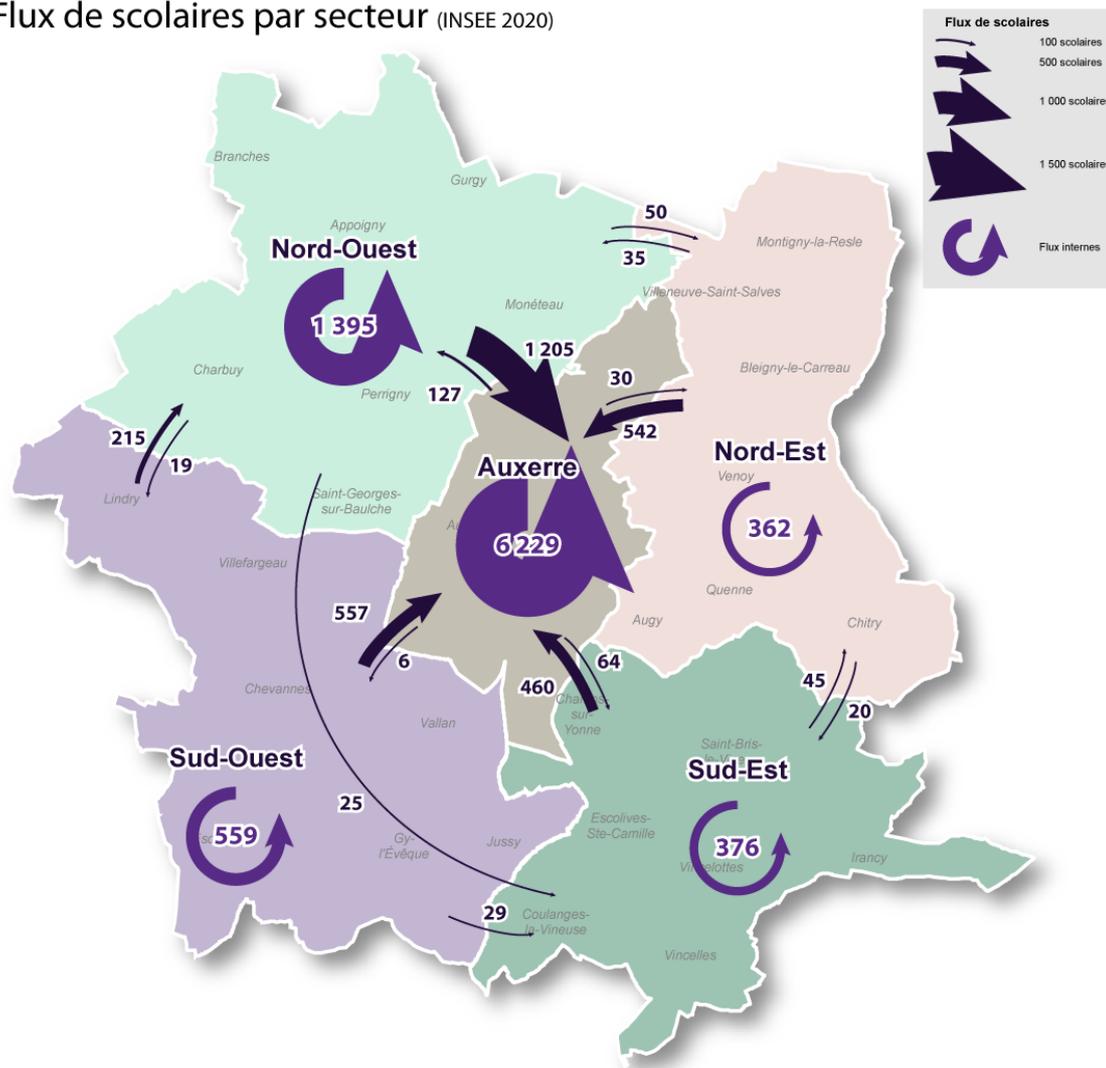
- 62% s'effectuent au sein de la même commune (flux intra-communal)
- 4% sont réalisés entre communes d'un même secteur
- 28% sont réalisés entre secteurs de l'agglomération

La commune centrale d'Auxerre polarise là aussi les flux, elle est la destination de 22% des échanges pendulaires domicile-études : un élève sur 5 quitte sa commune pour rejoindre son lieu d'étude dans la centralité d'Auxerre.

Pour les autres secteurs, échanges internes et avec Auxerre

En dehors des flux vers Auxerre, les secteurs périphériques de l'agglomération connaissent surtout des flux internes. Très peu de flux existent entre ces différents secteurs. Le secteur nord-est est, après Auxerre, celui qui concentre les flux les plus importants, en interne et vis-à-vis de la centralité. C'est aussi sur ce secteur que se trouvent d'importantes concentrations de population, sur l'axe aval de l'Yonne (Monéteau, Appoigny, Saint-Georges-sur-Baulche).

Flux de scolaires par secteur (INSEE 2020)



Les flux domicile-étude entrant et sortant : échanges de proximité et influence de Dijon

Les flux domicile-étude entrants ont pour origine à 59% les communautés de communes directement voisines de l'Auxerrois :

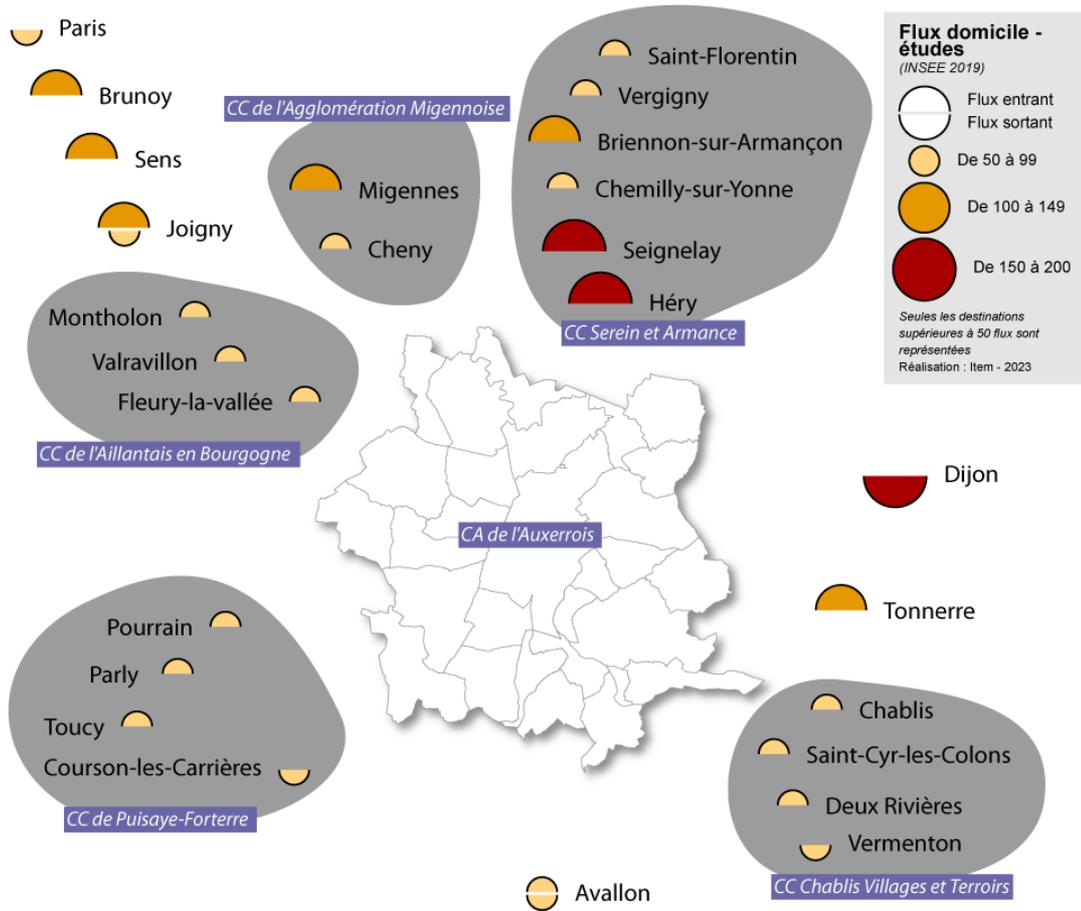
- Serein et Armance (18% des flux scolaires entrants)
- Puisaye-Forterre (13,3% des flux scolaires entrants)
- Chablis Villages et Terroirs (11,9% des flux scolaires entrants)

Les communes ayant les plus grands flux de scolaires en provenance de l'extérieur de l'Auxerrois sont Héry (181 scolaires entrants) et Seignelay (175).

Les scolaires habitants l'Auxerrois se dirigent à 31% vers une Communauté de Communes directement voisine de l'Auxerrois, et à 22% sur l'axe nord-ouest, dont près d'une centaine vers la Métropole du Grand Paris.

Enfin, l'influence de Dijon comme pôle d'attractivité pour les scolaires apparaît ici clairement, 16% des scolaires du territoire ont pour destination Dijon dans leurs trajets domicile-études.

Flux de scolaires entrant et sortant de l'Auxerrois (INSEE 2020)



Réseau viaire et circulation

6 niveaux hiérarchiques

L'A6, axe de transit entre le bassin parisien, la Bourgogne et l'axe Saône-Rhône, dont 2 échangeurs desservent l'Auxerrois.

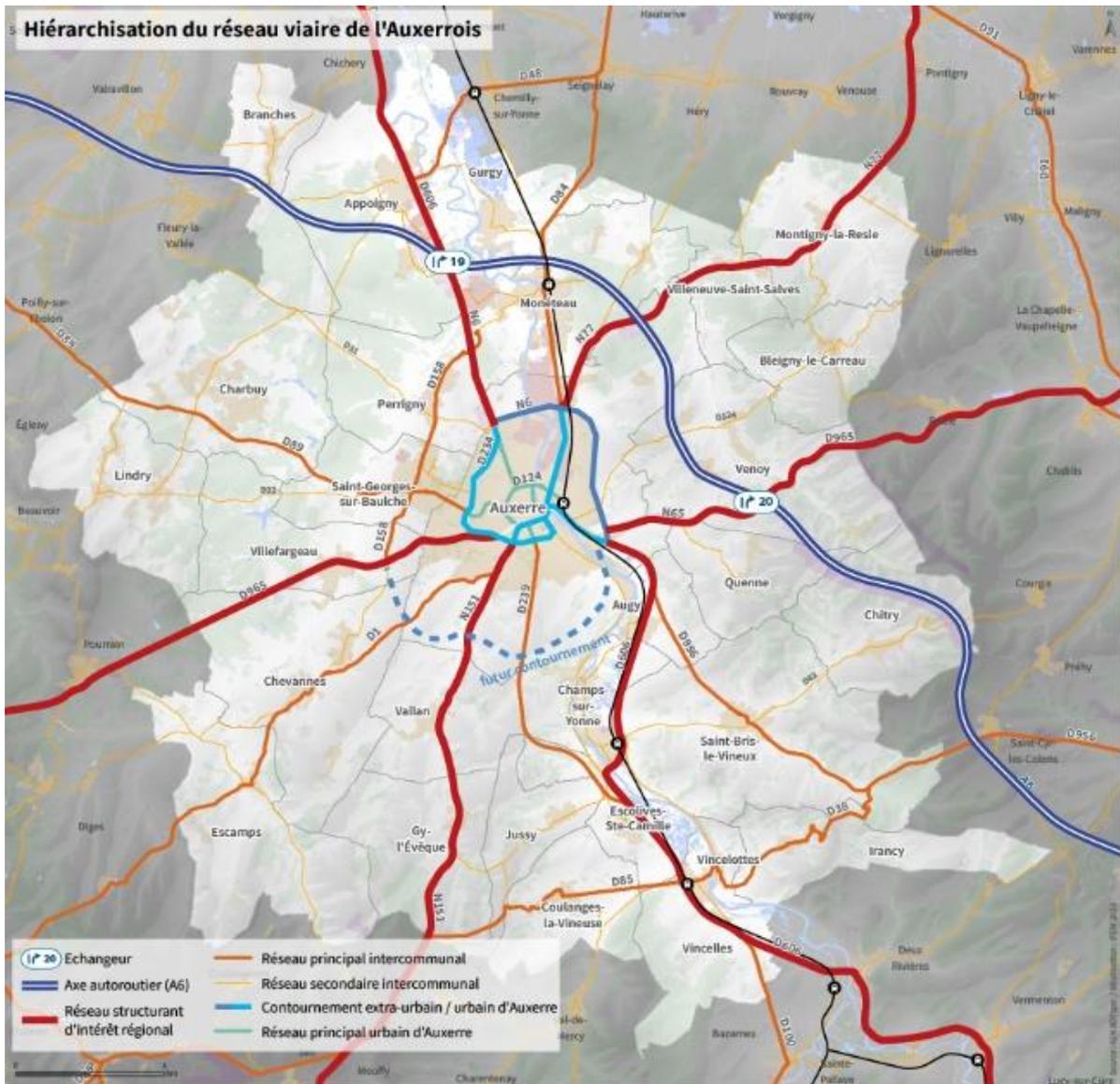
Le réseau structurant d'intérêt régional organisé en étoile, qui assure les connexions vers les polarités extérieures (Troyes, Nevers, Avallon, Sens...) et supporte le transit régional.

Le réseau principal de liaison intercommunale, support des liaisons entre les principales communes de l'agglomération.

Le réseau secondaire intercommunal, assurant la desserte de toutes les communes de l'Auxerrois.

- Le contournement nord et est d'Auxerre formé par 2 types d'axe, sur lequel s'articulent les voies principales, support du transit local et régional et dont les fonctions sont amenées à évoluer avec la réalisation du contournement sud :
- - Un contournement extra-urbain nord et est
- - Des axes urbains ayant la double fonction de desserte urbaine et de contournement sud et ouest.

Le réseau principal urbain d'Auxerre, qui assure les circulations internes à Auxerre et connecte le centre-ville aux axes de contournement.



L'organisation de la circulation dans Auxerre

Les pénétrantes assurent l'accessibilité du pôle urbain

Le réseau structurant d'intérêt régional se prolonge en formant les pénétrantes principales d'Auxerre : avenue Charles de Gaulle (prolongement de la route de Paris), avenue Jean Jaurès (prolongement de la route de Troyes...).

Des itinéraires de ceinture hétérogènes

Les pénétrantes se connectent au boulevard circulaire à double sens qui ceinture le cœur de ville en rive gauche, complété en rive droite par un système complexe et fonctionnellement hétérogène formé par l'avenue Jean Jaurès (N177), l'avenue Etienne Dolet et le trident Tournelle/Brazza/Bourbotte.

En rive droite, la hiérarchisation est peu claire avec l'emprunt de voies peu adaptées à accueillir du transit (trident Tournelle/Brazza/Bourbotte) et des shunts possibles par des voies au caractère résidentiel (Etienne Dolet).

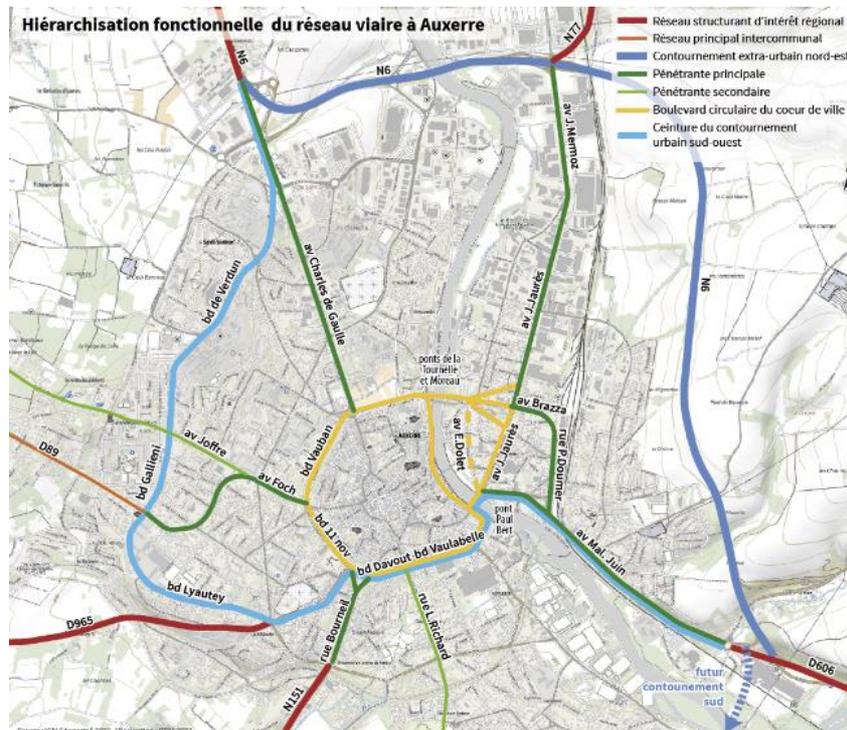
Plus à l'ouest, un autre axe semi-circulaire offre un autre niveau de ceinture. Associé aux boulevards Vaulabelle et Davout, il forme le contournement sud et ouest d'Auxerre (voir ci-après).

L'organisation actuelle des circulations dans Auxerre fait apparaître des secteurs à enjeux forts de circulation :

- Au niveau du Pont Paul Bert situé à la convergence de la D965 et de la N77 et section du boulevard circulaire ;
- Sur les boulevards Vaulabelle et Davout avec la superposition de trafic de nature différente (desserte du centre-ville, liaison d'agglomération, transit régional).

Les artères auxerroises sont à 2x1 voies (sauf quelques portions : boulevard Davout, boulevard de la Chainette), une configuration favorable à la cohabitation modale, et permettant une moindre prégnance de la voiture sur l'espace public.

Dans le cœur de ville, étant donné les fortes contraintes du bâti, les rues, souvent exigües, sont en sens unique.



Des charges de trafic modérées

Les flux routiers correspondent à la hiérarchie du réseau viaire : les axes structurants remplissent leur fonction de captation du trafic.

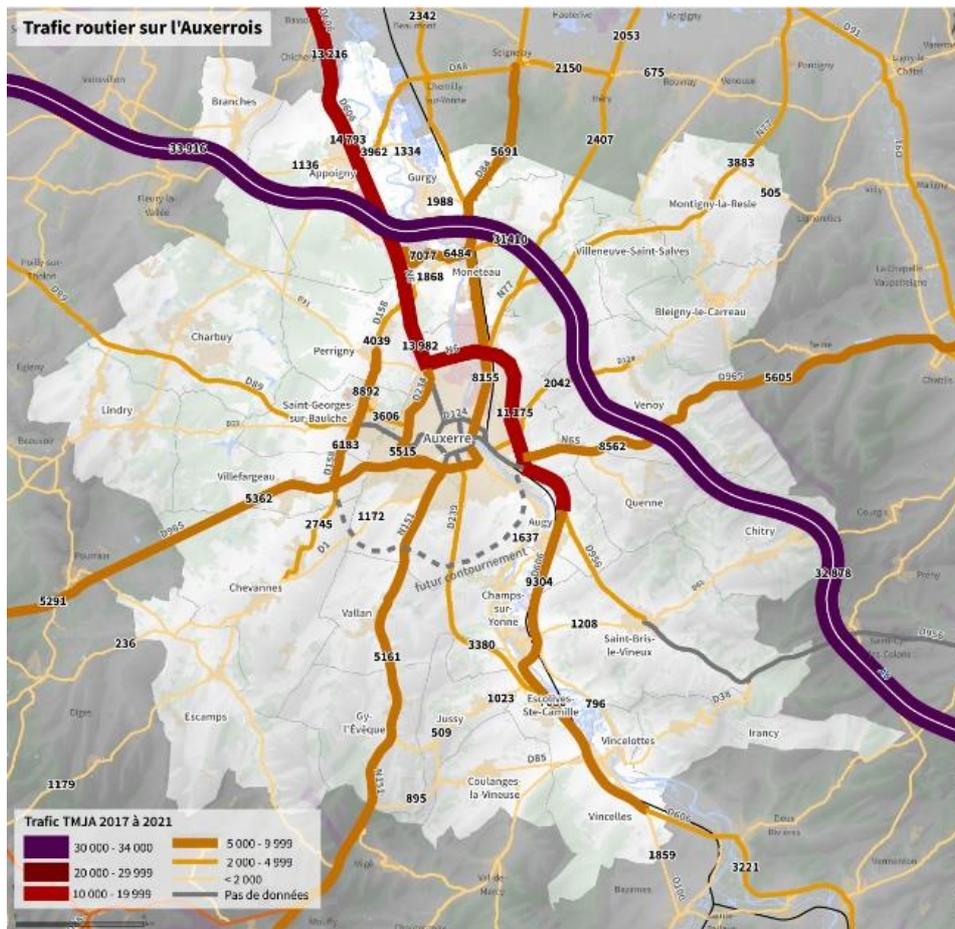
- A6 : environ 32 000 véhicules par jour ;
- Réseau routier d'intérêt régional : de 5 à 9 000 véh./j ;
- Réseau principal intercommunal : de 2 à 5 000 véh./j ;
- Contournement nord et est d'Auxerre : de 11 à 14 000 véh./j ;
- Généralement moins de 2 000 véh./j sur le réseau de secondaire de desserte des communes.

Toutefois sur ce dernier point, on note une charge importante à Monéteau sur la D319, axe de jonction entre les secteurs de la rive droite de l'Yonne

(Monéteau, Gurgy) et de la rive gauche (ZA des Macherins, échangeur de l'A6, D606 vers Sens) qui supporte près de 7 000 véhicules par jour.

Ces charges de trafic sont globalement modérées et reflètent une circulation fluide et relativement aisée sur tout l'Auxerrois.

Il s'agira toutefois de s'interroger sur l'impact des circulations pouvant être denses, sur les espaces traversés dans les centres urbains et en particulier à Auxerre : le trafic routier insécurise et cannibalise les déplacements en modes alternatifs, et décourage les usagers les plus sensibles aux sensations d'insécurité. La qualité de vie des habitants des villes est également impactée par les nuisances des véhicules motorisés (bruit, pollution, emprise sur l'espace public...).



Une circulation globalement fluide sur le pôle urbain

Une circulation globalement fluide même en heures de pointe

Si en heures de pointe les principaux axes de circulation sont chargés, il n'y a pas de difficultés majeures de circulation sur l'Auxerrois. La circulation reste fluide, excepté sur quelques secteurs où une attente de quelques minutes peut se produire :

- A Monéteau, lié :
 - D'une part aux 2 priorités à droite au niveau de la mairie : l'axe de la D84 n'est pas prioritaire par rapport à la D158 (pont de Monéteau et Rue des Écoles) ;
 - D'autre part à l'étroitesse du pont qui rend délicat le passage des véhicules larges (notamment les bus) et entraîne une remonté de file jusque sur la D84.
- A Appoigny, sur la D606 au niveau du carrefour à feux au croisement D48 ;
- Au giratoire de Jonches (N6/N77) lors de la fermeture du passage à niveau (PN19) qui provoque une remonté de file jusqu'au giratoire.

On relève une forte charge au niveau du Pont Paul Bert et au giratoire de la Porte de Paris mais sans être réellement impactant sur les temps de parcours.

Peu de dysfonctionnements liés aux poids lourds

L'A6 et la rocade nord-est (N6) canalisent les flux de transit nord-sud. De plus la position des grandes zones d'activités au nord et à l'est de la ville permet à la rocade de capter rapidement le trafic de desserte.

Toutefois le centre-ville d'Auxerre est impacté par le transit PL vers l'ouest (route de Toucy et route de Clamecy) mais dont le futur contournement sud apportera une solution.

Par ailleurs, le trafic PL est source de nuisance et d'insécurité pour les communes dont le centre-bourg est traversées par des axes structurants, en particulier

Augy, Vallan et Gy-l'Evêque et dans une moindre mesure Montigny-la-Resle et Villeneuve-Saint-Salves.

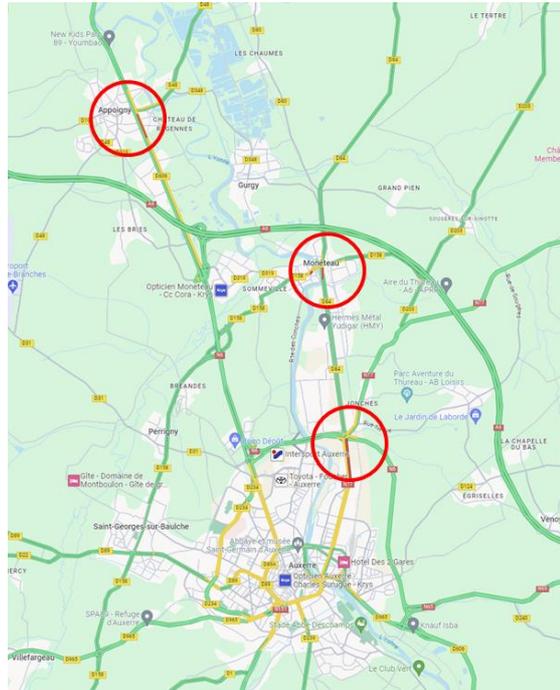


Figure 5 Trafic habituel, un mardi vers 17h15 (Google Traffic 2023)



Figure 6 Pont de Monéteau



Figure 7 Traversée de Gy-l'Evêque (N151)

Une enquête temps de parcours sur le pôle urbain

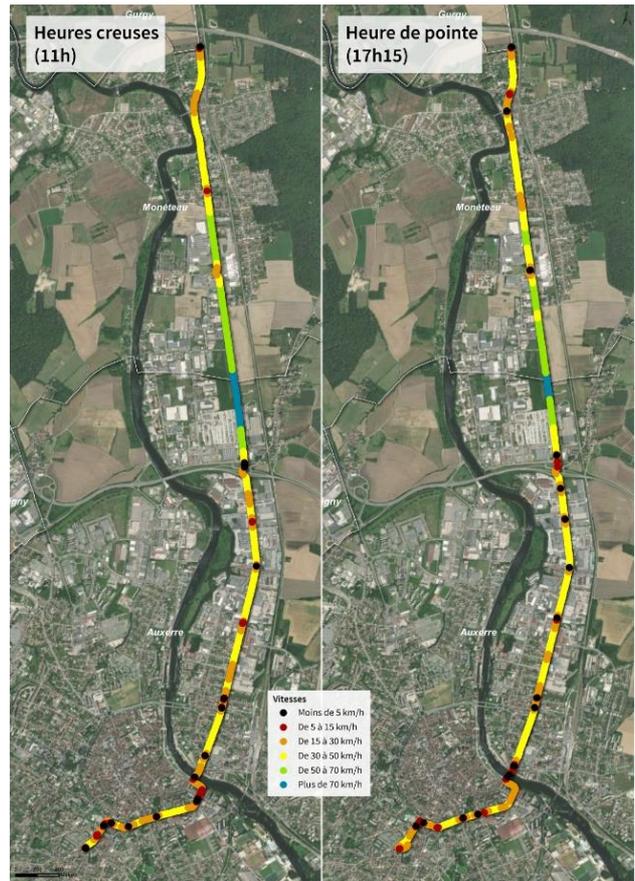
Un parcours a été réalisé en voiture en heures creuses et heures de pointe à l'aide d'une application embarquée. Les objectifs de cette enquête sont triples :

- Juger de la facilité à circuler sur le cœur urbain de l'agglomération ;
- Mesurer l'impact de l'heure de pointe en termes de fluidité ;
- Connaître et évaluer les zones de congestion.

La différence de temps sur ce parcours le jour de l'enquête est de + 2'32", soit +13%. La différence est relativement faible et révèle l'absence de véritables difficultés de circulation dans le pôle urbain.

Période	Temps de parcours	Vitesse moyenne
Heure creuse (11h)	18'58"	25,8 km/h
Heure de pointe (17h15)	21'30"	22,7 km/h

Figure 8 Temps de parcours sur un trajet Monéteau > Arquebuse



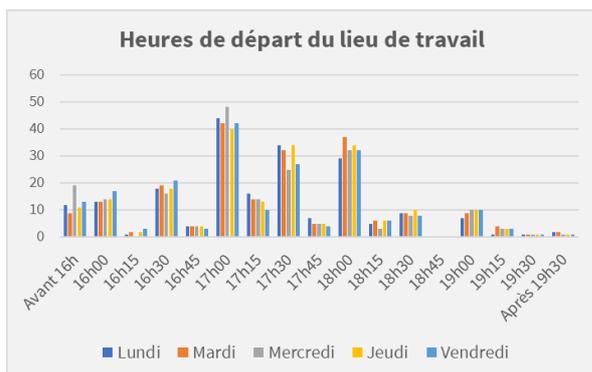
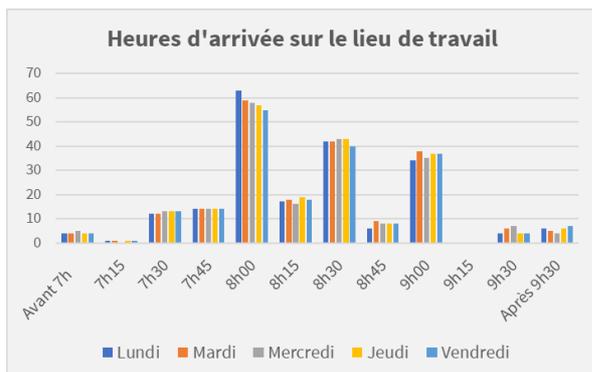
Les horaires de travail, un facteur de l'heure de pointe

Des horaires de travail concentrés sur l'heure de pointe...

Sur un jour type, 80 à 85 % des répondants déclarent avoir des horaires de travail classiques (à savoir arrivée au travail entre 7h45 et 9h et départ de 16h45 à 18h30) qui expliquent la circulation dense à ces horaires.

... mais des heures creuses pas si creuses

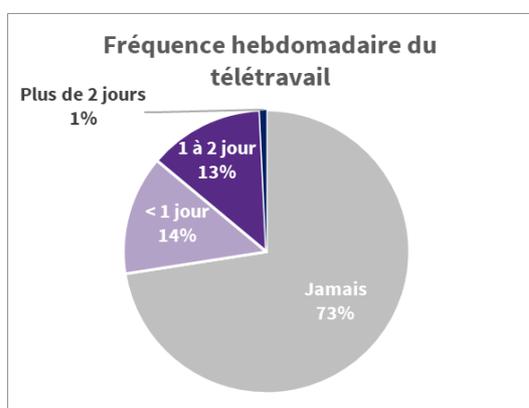
Toutefois, au cours de la semaine, 40 % des répondants déclarent avoir des horaires atypiques (autres que les créneaux précédemment cités) au moins 2 jours dans la semaine (soit le matin, soit le soir ou les 2), révélant l'enjeu de la pérennité tout au long de la journée de l'offre de mobilité alternative qui doit aussi répondre aux horaires dits « creux » aux besoins des actifs.



Aussi, avec le vieillissement de la population, la croissance des emplois fractionnés et aux horaires atypiques et la prise en compte des déplacements professionnels, la mobilité en heures creuses prend de plus en plus d'importance.

Le télétravail, une pratique très ponctuelle

27 % des répondants déclarent faire du télétravail de temps en temps, et seulement 14 % de manière régulière (au moins 1 jour par semaine).



Le futur contournement sud d'Auxerre, projet structurant pour les mobilités auxerroises

Le projet de contournement Sud d'Auxerre (CSA) consiste à créer une liaison routière nouvelle de près de 10 km entre la RN6 et la RD965 :

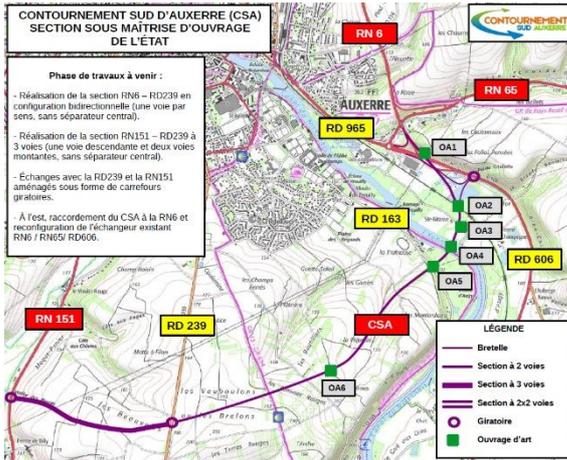
Section RN6 – RN151 (6,25 km), sous maîtrise d'ouvrage de l'État ;

- Section RN151 – RD965 (3,5 km), sous maîtrise d'ouvrage du Conseil départemental de l'Yonne.
- Le contournement sera à 2x1 voie entre la RN6 et la RD239, et à 3 voies (2 voies sens montant) entre la RD239 et la RN151.

Le démarrage des travaux est prévu en 2024 pour une mise en service à l'horizon 2027.

Ses objectifs sont de :

- Dévier le trafic de transit traversant Auxerre et les localités voisines (Augy, Champs-sur-Yonne, Orgy) ;
- Améliorer la sécurité et la fluidité de la circulation sur les boulevards d'Auxerre ;
- Réduire les nuisances et améliorer le cadre de vie des riverains à Auxerre ;
- Offrir la possibilité d'une meilleure organisation des déplacements au sein de l'agglomération auxerroise : l'externalisation du trafic de transit, dont les poids lourds, laisse entrevoir des opportunités fortes de requalification des boulevards d'Auxerre (nouvelles organisations des circulations, pacification et apaisement du trafic, intégration des modes actifs et des transports collectifs).



Des défauts liés à la manière de contourner Auxerre

Aujourd'hui, un contournement assuré par des voies urbaines

Les cartes ci-après synthétisent le jalonnement mis en place pour contourner Auxerre selon 4 origines-destinations.

La N6 joue pleinement son rôle de contournement pour les flux entre le nord et le sud-est. Mais pour les flux vers/depuis le sud-ouest (Nevers, Bourges et Toucy) le transit est supporté par des voies urbaines :

- Sur la section sud par les boulevards de ceinture (dans le sens est > ouest) et par les avenues Larousse, de Courtenay et Yver et la Rue de Preuilly (sens Ouest > Est) ;
- Sur la section ouest par la D234 (Bd Verdun, Bd Gouraud, Bd Lyautey).

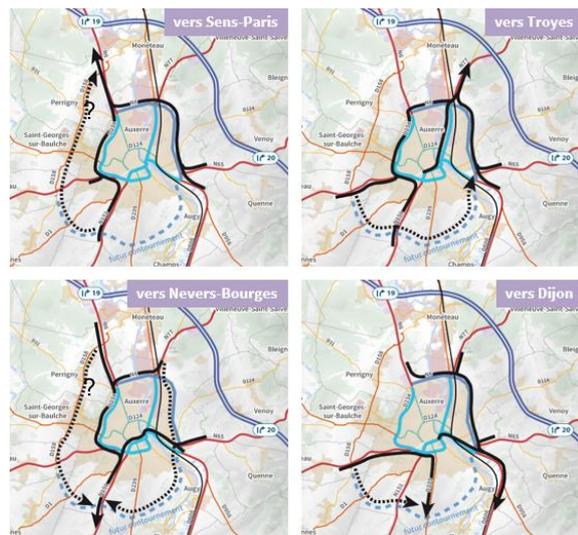
Ces voies urbaines, où sont implantés des équipements publics (hôpital, lycée Fourier), et à proximité immédiate de quartiers denses (Saint-Siméon, Sainte-Geneviève...), ne sont pas adaptées, dans leur configuration et leur environnement urbain pour accueillir un tel trafic. Par cette fonctionnalité « subie » de contournement, ces axes forment une discontinuité urbaine difficile à franchir à pied et créent une ambiance routière dans les quartiers traversés, qui dégrade la qualité de vie des habitants.

Demain, quel contournement par l'ouest ?

Le futur contournement sud délétera les boulevards urbains d'Auxerre du cœur de ville et de la D2354 du trafic de transit, en captant le trafic en amont de la zone dense.

Toutefois une partie du trafic de transit pourrait se reporter sur la D158 à Saint-Georges-sur-Baulche et Perrigny, continuité naturelle du contournement sud du côté Ouest pour les flux entre Nevers (N151) et Sens (N6).

Ce trafic de transit devra alors s'appuyer sur le contournement nord-est (N6). Il s'agira alors de mettre en place des mesures d'accompagnement dans la traversée de Perrigny et de Saint-Georges pour déplacer la circulation de transit vers l'est de l'agglomération (jalonnement, arrêté de transit PL et mesures de pacification fortes...).



Des réflexions pour une réorganisation du centre d'Auxerre avec le contournement

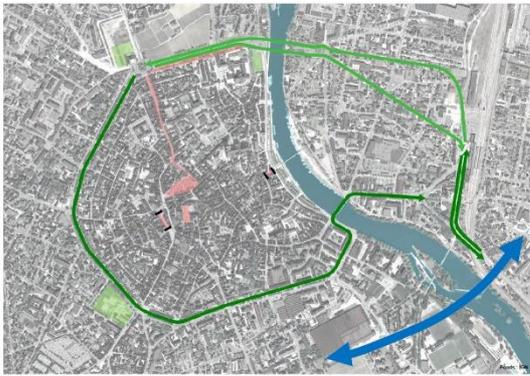
Boulevards en sens anti-horaire

La Ville d'Auxerre s'est saisie de l'opportunité de réalisation du contournement sud pour réfléchir à une réorganisation des circulations sur les boulevards de ceinture de l'hypercentre.

Une étude de mobilité pour la redynamisation du cœur de ville a été commanditée et des scénarios de circulation sur les boulevards ont été proposés.

Le scénario envisagé par la municipalité est celui le moins impactant pour la circulation. Il prévoit :

- La mise en sens unique dans le sens anti-horaire des boulevards de ceinture ;
- Le maintien du double sens du Boulevard de la Chainette ;
- Le maintien à l'identique du Quai de la République ;
- La piétonisation de la place Lepère afin d'annihiler le transit par le cœur de ville.



AUXERRE - Étude de mobilité pour la redynamisation du cœur de ville. Dynalogic

Figure 9 Scénario approfondie de l'étude de mobilité coeur de ville (Dynalogics)

Mieux insérer les modes alternatifs sur les boulevards

La mise en sens unique et le déport d'une partie du stationnement sur les parkings de l'Arquebuse et de la Porte de Paris laissent entrevoir des potentiels intéressants d'insertions des modes actifs et des bus (piste cyclables qualitatives, couloirs bus...).

Une pacification amorcée mais à compléter

La pacification a pour but d'adapter les vitesses aux espaces urbains traversés et assure une meilleure cohabitation des usagers (en particulier les cyclistes et piétons) et améliore la qualité du cadre de vie.

Une prise en compte croissante de la pacification

Les requalifications et traitements récents tendent vers un meilleur partage modal de la voirie avec la réalisation d'aménagements cyclables ou d'aménagements de pacification à l'image de différentes rues à Auxerre où des bandes cyclables ont été matérialisées (Avenue Joffre, Avenue Denfert Rochereau), de la Grande Rue à Saint-Georges-sur-Baulche, du centre de Monéteau ou encore

Certaines communes ont généralisé le 30 km/h dans leur commune (ex. de Branches), ou à l'échelle de quartier (zone de rencontre en centre-ville d'Auxerre, zone de rencontre à Vincelottes, zone 30 dans la traversée de Monéteau, zone 30 à Villefargeau, etc.).

De même de nombreuses communes ont généralisé la priorité à droite dans la traversée de leur commune participant à la modération des vitesses (Monéteau, Saint-Georges-sur-Baulche, Chevannes, Escolives-Sainte-Camille, Gurgy...).



Figure 10 Perrigny



Figure 11 Zone de rencontre à Vincelottes



Figure 12 30 km/h dans tout le bourg de Branches



Figure 13 Piéton qui court pour traverser à Auxerre

Mais une pacification encore insuffisante qui manque cruellement de cohérence et de lisibilité et des traversées encore très routières

Les bourgs de l'Auxerrois sont très marqués par l'empreinte de la voiture : la majorité de l'espace public est aménagé pour la voiture et le « rapport de force entre les modes » est largement en faveur de l'automobile. On note très peu de plateaux ralentisseurs pour casser les vitesses et faciliter la cohabitation modale.

On relève aussi une hétérogénéité des réglementations pour des secteurs similaires (parfois en zone 30 parfois limités à 30 km/h, parfois encore à 50 km/h) et un manque de lisibilité du périmètre des zones 30 en raison de la présence non systématique des panneaux d'entrée et de sortie de zone.

De même certaines traversées de commune gardent encore un caractère routier marqué sans pacification à l'image des communs traversées par des axes structurants (Villefargeau, Gy-l'Evêque, Montigny-la-Resle, Villeneuve-Saint-Salves...).



Figure 14 PL à Montigny-la-Resle

Une accidentologie en baisse

LE FICHIER BAAC

Administré par l'Observatoire national interministériel de la sécurité routière qui répertorie et décrit les accidents corporels de la circulation.

Définitions :

Accident corporel : accident sur voie publique provoquant une victime ayant nécessité des soins médicaux (même mineurs) ;

Tué : victime décédée dans les 30 jours qui suivent l'accident ;

Blessé hospitalisé : victime admise comme patient dans un hôpital pendant plus de 24 h

21 % d'accidents corporels en moins sur 10 ans

L'accidentologie est orientée à la baisse sur l'Auxerrois, avec 22 % d'accidents en moins en volume entre les périodes 2010-2014 et 2015-2019. Soit une baisse de 21,3 %, rapporté à la population. Toutefois il

Il y a eu 7 tués de plus sur la période récente par rapport à la précédente.

Cette tendance à la baisse s'inscrit dans les évolutions constatées à l'échelle régionale, mais dans des proportions plus importantes : la baisse du nombre d'accidents et de victimes sur l'Auxerrois est plus forte qu'à l'échelle de la Région. Ces tendances différentes peuvent s'expliquer par le caractère plus urbain du territoire (des accidents davantage matériels), et par les efforts importants réalisés en termes de sécurisation du réseau routier et de pacification de la voirie.

Période 2015-2019	Nb accidents	Tués	Blessés hospitalisés
Global	170	32	128
dont cycles	8	0	7
dont piétons	33	7	18
dont 2 roues motorisés	45	4	33

Surreprésentation des deux-roues motorisés

Sur 5 ans, 170 accidents corporels de la circulation se sont produits, soit 1 tous les 11 jours, engendrant 32 tués et 128 blessés graves. 58 % des accidents ont lieu hors agglomération.

Les usagers des deux-roues motorisés sont impliqués dans 26 % des accidents corporels, tandis qu'ils

représentent seulement environ 1 % des déplacements (enquête nationale mobilité 2019).

Localisation des accidents corporels

Une concentration logique d'accidents dans le centre d'Auxerre impliquant des piétons

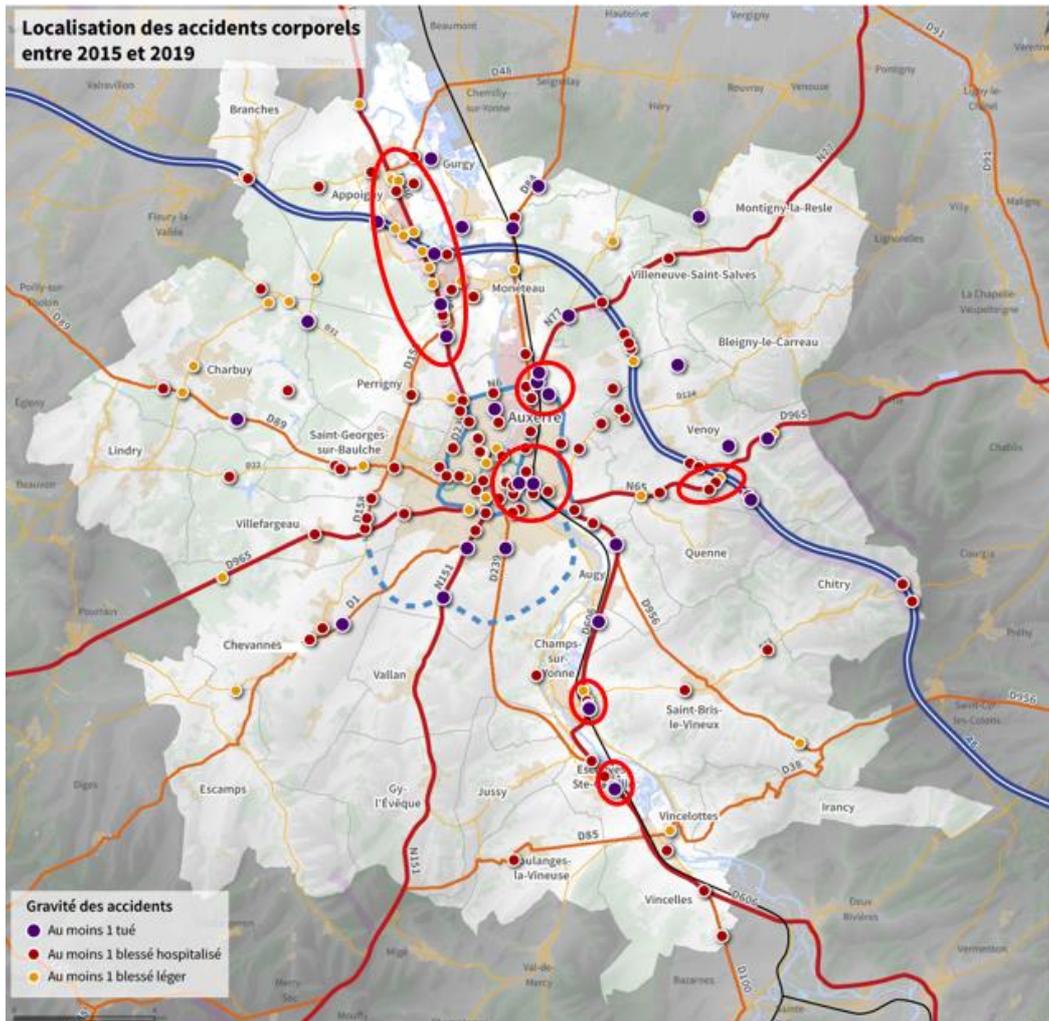
L'intensité piétonne forte, cumulée à un trafic routier dense résulte dans la surreprésentation des piétons dans les accidents à Auxerre :

- 37 % des accidents corporels sont localisés à Auxerre ;
- Et 76 % des accidents impliquant un piéton sont sur Auxerre.

Des points noirs mis en évidence

La localisation des accidents permet de mettre en évidence les points du réseau les plus accidentogènes. Leur sécurisation représente un enjeu important pour un meilleur accès aux mobilités alternatives à l'automobile individuelle. Les principaux points noirs identifiés :

- La N6 et la D606 (14 accidents en 5 ans) ;
- Quartier Saint-Gervais / Pont Paul Bert (10 accidents) ;
- Croisement N6 / N177 et passage à niveau de Jonches (6 accidents) ;
- Traversée de Champs-sur-Yonne (4 accidents) ;
- Traversée d'Escoville-Sainte-Camille (4 accidents) ;
- Accès à l'échangeur 20 de l'A6 à Venoy (3 accidents).



La sécurité aux passages à niveau

2 PN présentent des difficultés de franchissement

Sur les 19 passages à niveau en activité sur l'Auxerrois, 2 peuvent présenter des difficultés de franchissement pour les véhicules surbaissés selon SNCF Réseau :

- PN 15 : Rue des Ecoles (D159) à Monéteau, emprunté par des lignes de transport public (L6 et S2) ;
- PN24 : aux sablières de Champs-sur-Yonne.

La suppression du PN19 de Jonches

Le PN19 de Jonches (N77) est inscrit au programme national de sécurisation des passages à niveau. Celui-ci sera supprimé grâce à la construction d'un barreau de liaison plus au nord à Monéteau entre la RN77 à la

RD84 et d'un pont. Une passerelle modes doux sera également créée à Jonches en parallèle de la N6.

Synthèse circulation et réseau viaire

Points forts

- Une hiérarchisation des voies plutôt claires et des charges de trafic adaptées et globalement modérées sur l'Auxerrois
- Une circulation plutôt fluide, peu de difficultés et des difficultés mineures sur quelques points secteurs (Monéteau, Appoigny, sud du CV d'Auxerre)
- Une pacification amorcée avec des communes ayant généralisé le 30 km/h et les priorités à droite
- Une accidentologie en baisse

- Le futur contournement sud, un projet indispensable pour libérer le centre d'Auxerre du transit et qui autorisera une requalification multimodale des boulevards centraux

Points faibles

- Un caractère encore très routier de l'espace public, notamment dans les bourgs traversés par un axe majeur
- Une pacification encore insuffisante et réalisée au coup par coup et un manque de cohérence dans l'instauration du 30 km/h
- Aujourd'hui un défaut de hiérarchisation pour contourner Auxerre :
 - aussi bien sur les boulevards Vaulabelle et Davout où se superposent des trafics locaux et de transit, mais pour lesquels le contournement sud apportera une solution...
 - que dans les communes de Saint-Georges et Perrigny sujettes à un trafic de transit pour contourner Auxerre par l'ouest

Le stationnement

Le stationnement : un outil essentiel de la politique de mobilité

Le stationnement comme levier pour une meilleure mobilité et un partage plus équitable de la voirie

La gestion du stationnement peut être utilisée comme un levier en matière de régulation de la circulation. L'automobile, qui passe en moyenne 97% de son temps en stationnement, nécessite pour cela une emprise foncière considérable, dans des espaces urbains denses ou surchargés.

L'enjeu est de trouver un « juste-milieu », entre une offre de stationnement sous-dimensionnée ne répondant pas aux besoins, et une offre surdimensionnée facilitant trop l'usage automobile et n'incitant donc pas au report modal.

Un large panel de solutions

Plusieurs outils appuient la politique de stationnement, ils peuvent être combinés :

- Réglementation du stationnement (payant et/ou limité dans le temps) ;
- Mise en place de parcs relais ;
- Abonnement spécifiques (professionnels, résidents, ...);
- Suppression de places en voirie et/ou réorientation du stationnement dans les parcs en ouvrage...

5 grandes catégories de stationnement

Les résidents

Le stationnement résidentiel est un stationnement de longue durée, aussi bien diurne que nocturne. Cette demande varie selon la morphologie du tissu urbain existant : stationnement sous immeuble, sur voirie, en ouvrage, en surface sur emprises privées, etc. Dans les centres-villes, il s'agit de donner des solutions faciles et peu onéreuses de stationnement pour les résidents car leur participation est forte dans le dynamisme des cœurs de ville : le résident un client régulier et fidèle des commerces du centre-ville !

Les actifs automobilistes

Le stationnement des actifs s'effectue souvent sur le lieu de travail ou à proximité. Il est de longue durée, généralement diurne (8h-12h et 14h-18h), jugé « inutile » dans le sens où les actifs pourraient libérer les places pour les résidents et les visiteurs s'ils utilisaient un mode alternatif. Pour ces raisons, les plans de mobilité accentuent leurs efforts sur ce type de stationnement.

Les actifs effectuant un trajet multimodal de l'automobile vers les TC

Ces actifs utilisent leur voiture pour se rendre à leur travail sur une partie de leur trajet. Ils effectuent un report modal vers les transports collectifs (ou vers une aire de covoiturage) pour terminer leur déplacement pendulaire et leurs véhicules doivent stationner aux abords d'un pôle d'échange en longue durée. Les parc-relais sont spécialement conçus pour accueillir les véhicules de ce type d'actifs. Mais dans certains cas, l'absence d'infrastructure adaptée entraîne du stationnement sur l'espace public, licite ou illicite. Ainsi, ce type de stationnement de longue durée peut fortement limiter la rotation d'un secteur. Cette problématique est importante à traiter car contrairement aux actifs automobilistes, il convient d'encourager ces usagers dans leur effort pour opter pour les transports collectifs sur une partie de leur trajet.

Les professionnels et artisans

Les professionnels, pour les besoins de leurs activités, sont tenus de stationner pour livrer ou visiter leurs clients. En matière de stationnement, les professionnels se comportent soit comme des visiteurs, soit comme des habitants diurnes (notamment les artisans). Les livraisons impactent fortement la circulation avec un stationnement réalisé souvent au plus près de leur destination. Les aires de livraisons, prévues à cet effet, sont souvent peu respectées, tant par la population que par les livreurs.

Les visiteurs

Ils représentent une catégorie de population primordiale pour la vie d'un centre-ville. Ils sont là pour des achats, des démarches administratives, des rendez-vous médicaux, du tourisme... Le stationnement des visiteurs est souvent plus court et les politiques de stationnement essaient

généralement de favoriser l'accès à ce type d'automobilistes dans les zones mixtes ou commerciales par des mesures qui permettent l'accélération de la rotation de véhicules (tarification, stationnement « minute », etc.).

Les impacts d'une réglementation

Réglementation du stationnement : trouver l'équilibre entre les profils d'usagers et les objectifs souhaités

Pour les usagers, faire le choix d'un déplacement automobile est grandement conditionné par la facilité ou la difficulté pour stationner son véhicule à destination du déplacement.

En modulant cette difficulté, la mise en place par la collectivité d'une réglementation adaptée peut ainsi favoriser le report modal vers les transports en commun, les modes actifs, ou d'autres pratiques plus raisonnées de l'automobile (covoiturage par exemple).

Taux de rotation élevé : meilleure attractivité économique

L'attractivité des secteurs commerçants peut être réduite à cause de pratiques de stationnement inadaptées. Par exemple, des actifs stationnant en voirie restent généralement toute la journée. Ainsi, leur véhicule monopolise une place de stationnement toute la journée. L'intérêt de la collectivité et des commerçants est pourtant que cette place puisse servir à un plus grand nombre de personnes dans la journée, c'est-à-dire à connaître une rotation plus importante.

En effet, la rotation des véhicules en stationnement peut avoir une véritable influence sur le dynamisme économique et sur l'activité commerciale : plus un taux de rotation est élevé, plus le nombre de véhicules pouvant stationner sur une journée, et donc le nombre de « clients » potentiels, est important.

Un meilleur partage de la voirie

De plus, une meilleure rotation du stationnement peut permettre de limiter la part d'espace public consacrée à la voiture : sur toute la journée, moins de places sont nécessaires pour accueillir le même nombre de voitures. L'espace libéré par cet usage peut donc être consacré à des aménagements en faveur de la pratique piétonne ou cyclable, voire en faveur des transports en commun. Ou tout autre aménagement qui améliore la qualité de vie des habitants (végétalisation, bancs, jeux pour enfants, terrasses...).

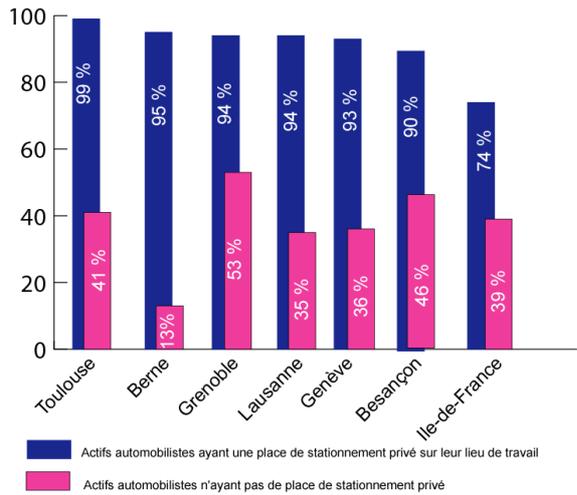


Figure 15 Recours à la voiture pour les actifs selon la disponibilité d'une place de stationnement

Le stationnement en centre-ville d'Auxerre : organisation et réglementation

Stationnement réglementé en cœur de ville

Le stationnement en cœur de ville historique d'Auxerre est payant (maximum 9 heures). Le

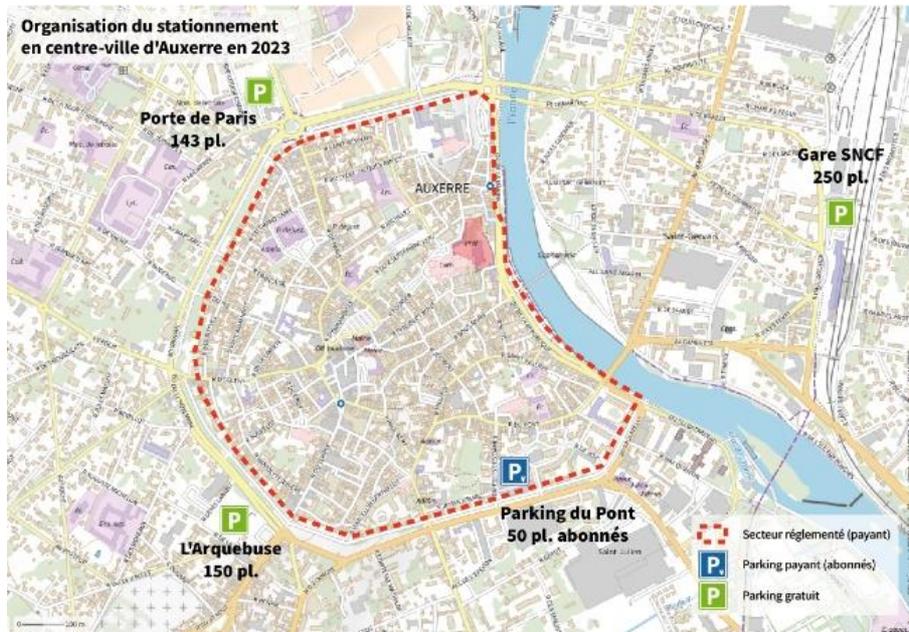
périmètre suit exactement les boulevards de ceinture (les boulevards ne sont pas réglementés) et jusqu'aux rives de l'Yonne (le quai de la République est réglementé).

L'entrée dans la zone réglementée n'est pas marquée par une signalisation adéquate mais la zone réglementée reste toutefois lisible puisqu'elle coïncide avec la trame viaire.

Le parking du Pont est réservé aux abonnés : 50 places ou box disponibles à la location au mois (de 32 à 47 €/ mois) ou à l'année (257 à 420 €/an).

Près de 1 000 places non réglementées sur les boulevards

- + de 600 places sur les boulevards ;
- Complétées par 150 places dans le parking en ouvrage de l'Arquebuse ;
- + 143 places Porte de Paris.



Réglementation simple mais peu sélective

Il n'y a qu'une seule zone de réglementation à tarification linéaire : la 1ère heure est gratuite puis chaque heure est facturée **1,75 €** dans la limite de 9h (FPS à 25 € pour 9h30).

Ce système est simple, mais ne permet pas le report systématique du stationnement de moyenne et longue durée vers les boulevards. Il restreint l'effet bénéfique de la réglementation sur la rotation des véhicules car il n'incite pas réellement à limiter la durée de stationnement et donc n'améliore pas le taux de rotation. Contrairement à certaines structures tarifaires dans lesquelles l'heure de stationnement coûte de plus en plus cher.

Les livraisons en centre-ville

Les livraisons sont autorisées le matin jusqu'à 10h. Des problématiques de stationnement en double file ou sur les espaces dédiés aux piétons sont récurrents mais coutumiers des centres-villes anciens, liés aussi bien à des pratiques de stationnement au plus près et à un manque d'espace pour réaliser des aires de livraisons.

Le stationnement dans les autres communes

Deux communes ont mis en place des zones bleues

Les zones bleues permettent de réserver aux visiteurs de courte durée des places de stationnement à proximité des principaux commerces et services proposés (poste, centre de santé, etc.) dans les centres bourgs. Deux communes ont mis en place une telle réglementation :

- Monéteau : 22 places Rue de Seignelay en zone bleue 40 min (8h-19h) ;
- Appoigny : 27 places dans le centre-bourg à proximité des commerces en zone bleue 1h30 (9h-19h).



Figure 16 Zone bleue à Monéteau



Figure 17 Zone bleue à Appoigny

Peu de réglementations

Globalement, les secteurs à enjeux des communes de l'Auxerrois sont très peu concernés par la mise en place d'une réglementation du stationnement. Cela peut s'expliquer pour deux raisons :

- Les secteurs de commerces sont situés à l'extérieur des centres-bourgs contraints, et disposent d'une offre de stationnement dédiée et conséquente (Champs-sur-Yonne, Saint-Georges-sur-Baulche, etc.) ;
- Les communes n'ont pas les capacités de contrôler le stationnement réglementé et préfèrent ne pas l'instaurer.

Le stationnement des poids lourds, un sujet peu évoqué

Une aire de stationnement pour les PL est disponible à proximité de l'échangeur d'Auxerre Nord, au niveau de la station GNV Avenue du Luxembourg. Cet espace est jalonné, dispose d'une douzaine de places mais ne propose aucun service pour les chauffeurs (toilettes, containers pour déchets...). Quelques places sont également présentes dans la zone de Monéteau et à Villeneuve-Saint-Salves.

Le stationnement des PL est un sujet peu évoqué qui entraîne des nuisances et des problèmes de sécurité aussi bien pour les habitants que pour les chauffeurs routiers. On constate ainsi du stationnement PL sur les bas-côtés fragilisant les accotements et constituant parfois une gêne au trafic.



Figure 18 Parking PL à l'échangeur Auxerre Nord



Figure 19 Parking PL à Villeneuve-Saint-Salves

Une enquête de congestion pour vérifier l'adéquation offre/demande de stationnement

2 000 places enquêtées

Afin d'évaluer les niveaux de demande de stationnement au regard de l'offre proposée, et de mettre en évidence les secteurs saturés et soumis à des pratiques illicites, une enquête dite « de congestion » a été réalisée le 12 Septembre 2023.

Environ 2000 places ont été enquêtées sur l'Auxerrois, dont :

- 95 % de places non réglementées ;
- 3% de places réglementées (zone bleue) ;
- 2 % places particulières (GIG/GIC, Livraison, Minutes...).

Les principaux pôles concernés

L'enquête s'est portée sur les secteurs centraux des communes-pôles du territoire, là où se concentrent les principaux enjeux de stationnement :

- Auxerre : autour du centre hospitalier ;
- Appoigny : dans le cœur historique et sur les grands axes ;
- Monéteau : dans le centre-bourg et à proximité des services (équipements sportifs, gare, etc.) ;
- Saint-Bris-le-Vineux : dans le centre historique, au bâti contraint ;
- Sur l'aire de covoiturage d'Auxerre Nord (A6).

Méthode de relevé

2 passages ont été réalisés sur un mardi :

- Le **matin**, entre 10h et 11h30 pour quantifier l'impact des actifs et visiteurs dans les secteurs centraux ;
- La **nuit**, après 23h pour identifier la demande résidentielle, après la fermeture des bars et des restaurants.

Un indicateur est utilisé pour identifier les pratiques et l'usage des espaces de stationnement : **le taux de congestion**.

A noter que l'enquête n'a pas porté sur le cœur de ville d'Auxerre car celui-ci a déjà fait l'objet d'enquête dans

le cadre de l'étude de mobilité pour la redynamisation du cœur de ville d'Auxerre en 2022 (étude Dynalogic).

$$\text{TAUX DE CONGESTION} = \frac{\text{Nombre de véhicules en stationnement licite + illicite}}{\text{Nombre de places de stationnement}}$$

- Moins de 60 % (pas de problème de stationnement)
- De 61 % à 75 % (bon fonctionnement général)
- De 76 % à 85 % (forte fréquentation)
- De 86 % à 95 % (difficultés à trouver une place de stationnement)
- De 96 % à 100 % (saturation)
- Plus de 100 % (pratique de stationnement illicite)

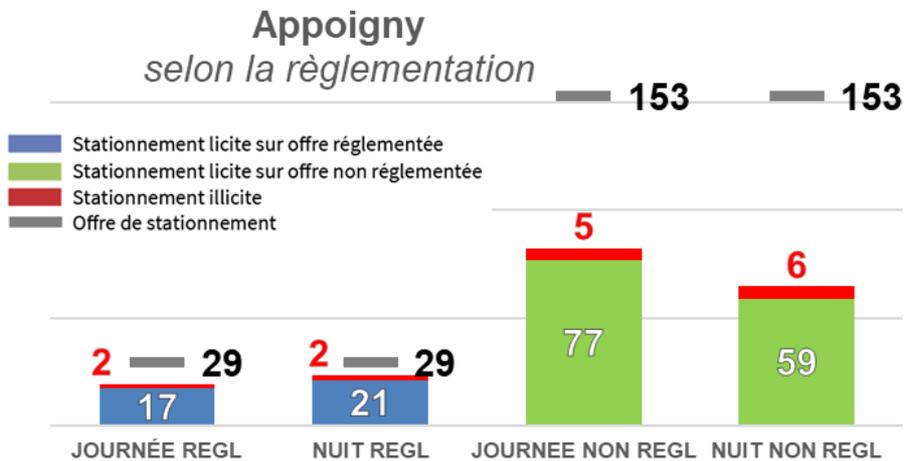
Appoigny : saturation dans le centre mais globalement une surcapacité

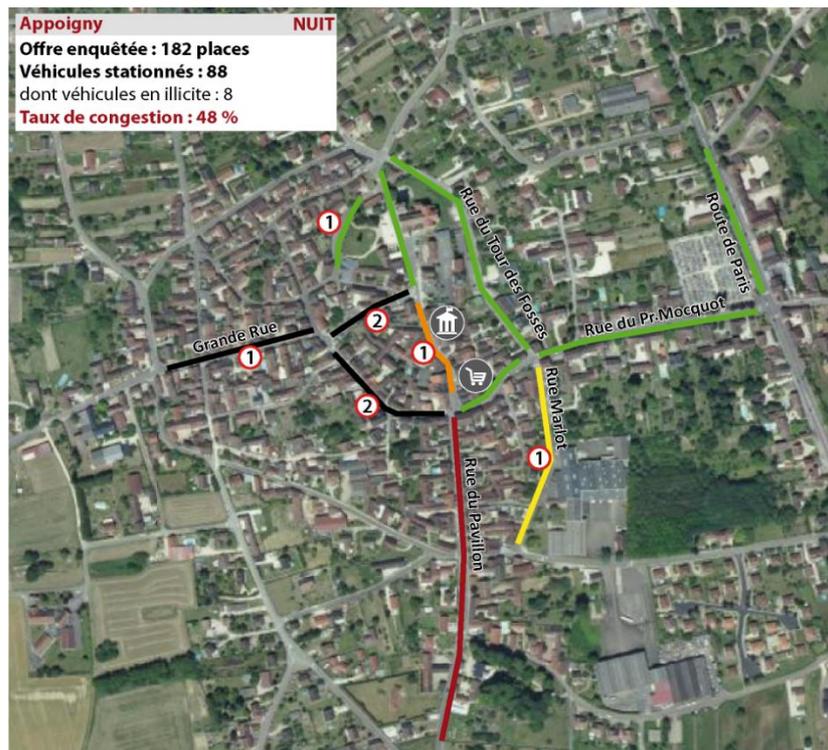
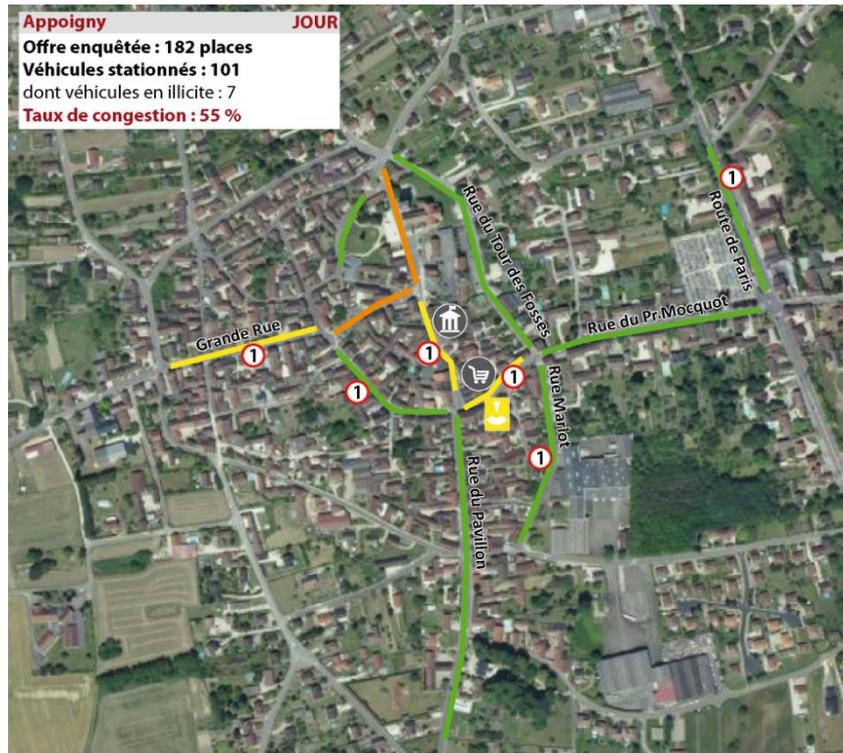
Au global, le centre d'Appoigny est sous-utilisé au regard de sa capacité, avec environ 1 place sur 2 utilisée en journée, comme sur la nuit.

La saturation est légèrement plus forte en journée, où elle se concentre sur le secteur central. Tandis que sur

la nuit, les secteurs à dominante résidentielle (ouest et sud) sont les plus utilisés.

Malgré la sous-utilisation des capacités de stationnement, on observe des pratiques de stationnement illicite, en particulier dans les rues de l'hypercentre, proches des commerces, où l'offre est discontinue. Des rues résidentielles sont également concernées par le stationnement illicite, en particulier la nuit, témoignant d'une pratique de stationnement au plus près du logement.





Monéteau : une saturation très localisée

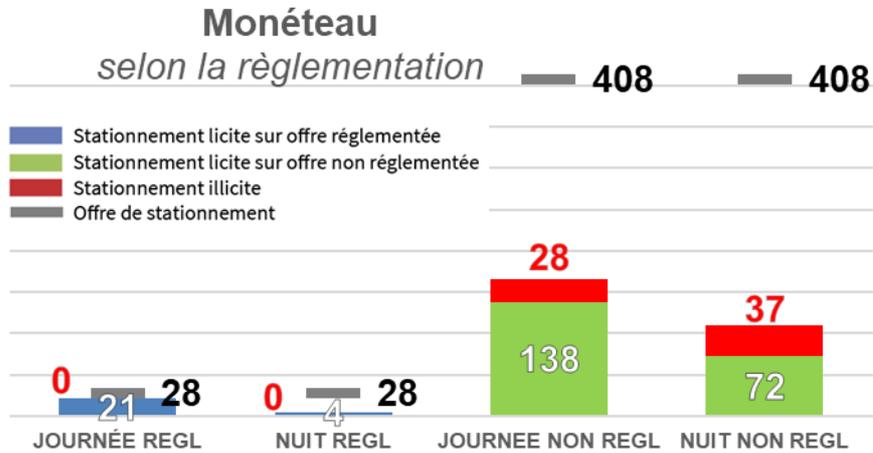
Au global, le stationnement dans le centre de Monéteau est largement surcapacitaire : moins d'une place sur 2 est occupée par un véhicule en journée, et moins d'1 sur 4 la nuit.

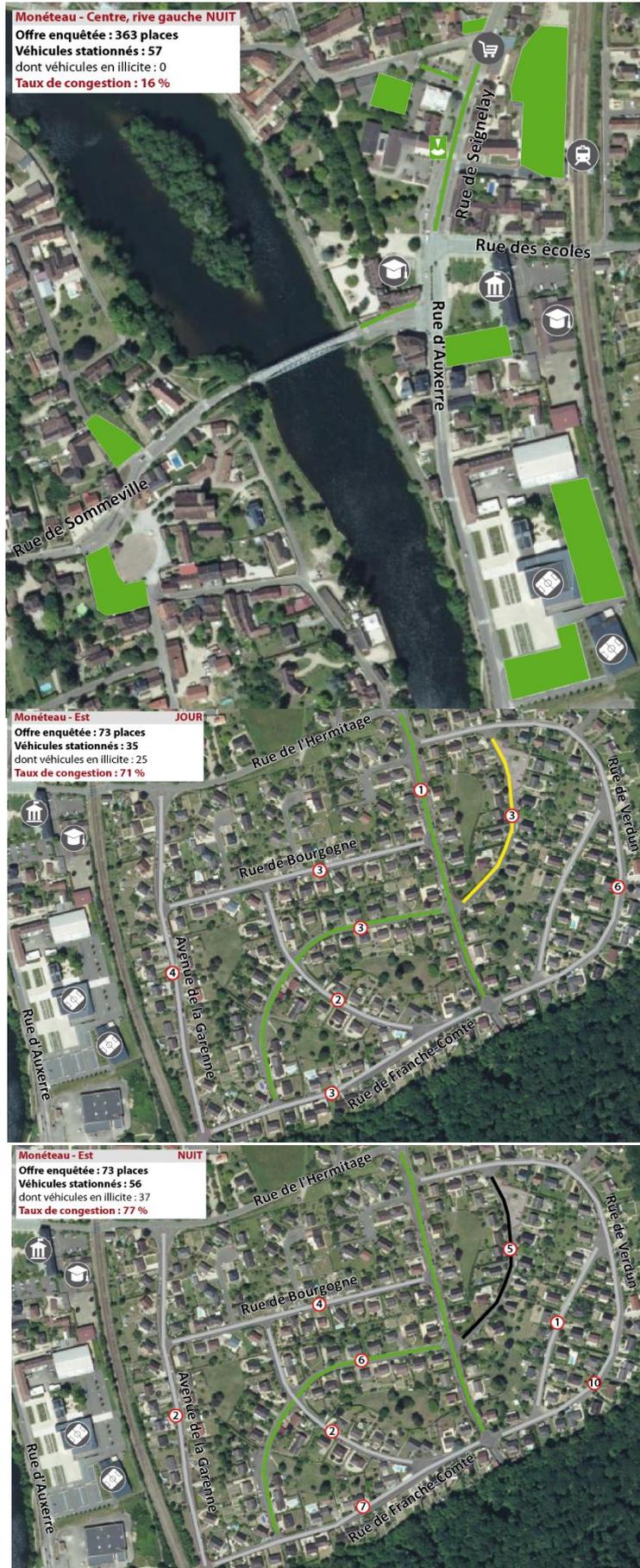
Cependant, localement des saturations apparaissent, en particulier en journée dans le secteur à la plus forte densité commerciale (rue de Seignelay et autour). Mais si ces espaces sont fortement utilisés, des capacités de stationnement restent disponibles à

moins de 5 minutes à pied du centre : parking du Skénéteau ou de la gare...

façon illicite, malgré l'existence de garages individuels, et en l'absence de matérialisation de stationnement licite.

Dans le quartier résidentiel de la Garenne, on relève un nombre important de véhicules stationnés de





Saint-Bris-le-Vineux : stationnement illicite dans un centre-bourg contraint

Au global, le taux de congestion sur le centre historique de Saint-Bris-le-Vineux est élevé, de jour (86%) comme de nuit (94%).

Pourtant les capacités situées en extérieur, comme sur la place des marronniers (moins de 3 minutes à pied du centre), sont largement sous-utilisées, de jour comme de nuit. La volonté des résidents et des visiteurs de stationner leur véhicule au plus près des logements et des commerces, résulte en la saturation

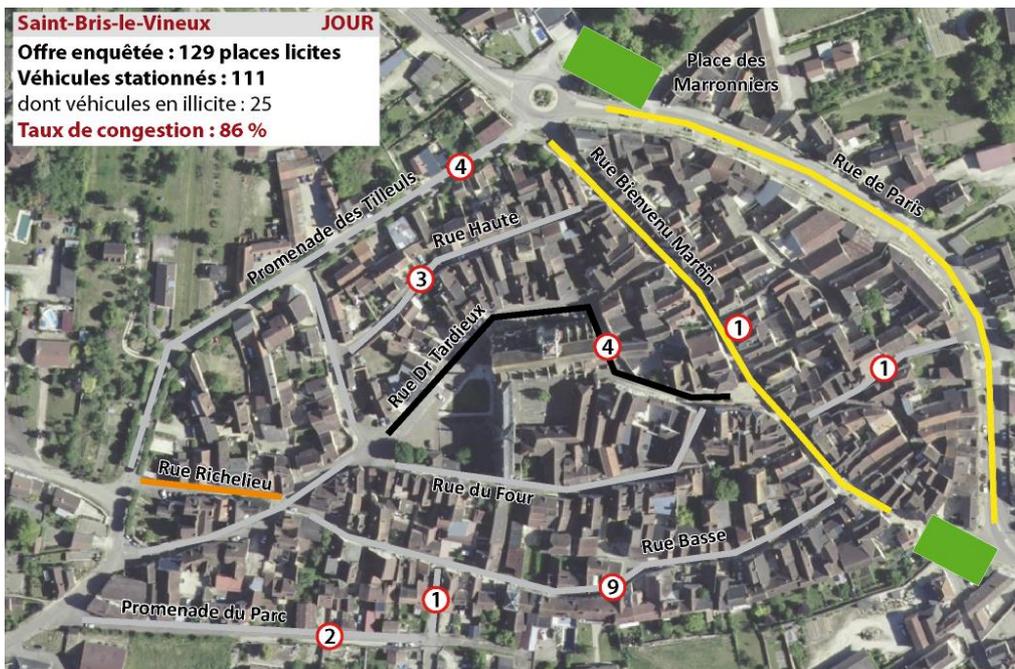
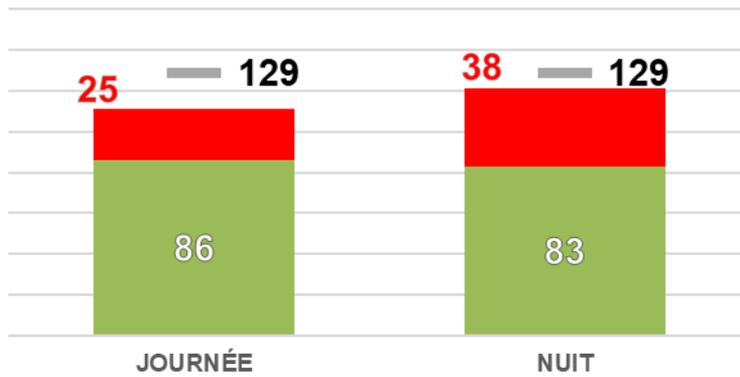
des espaces de stationnement licites du centre, et à une pratique de stationnement illicite dans le moindre espace disponible.

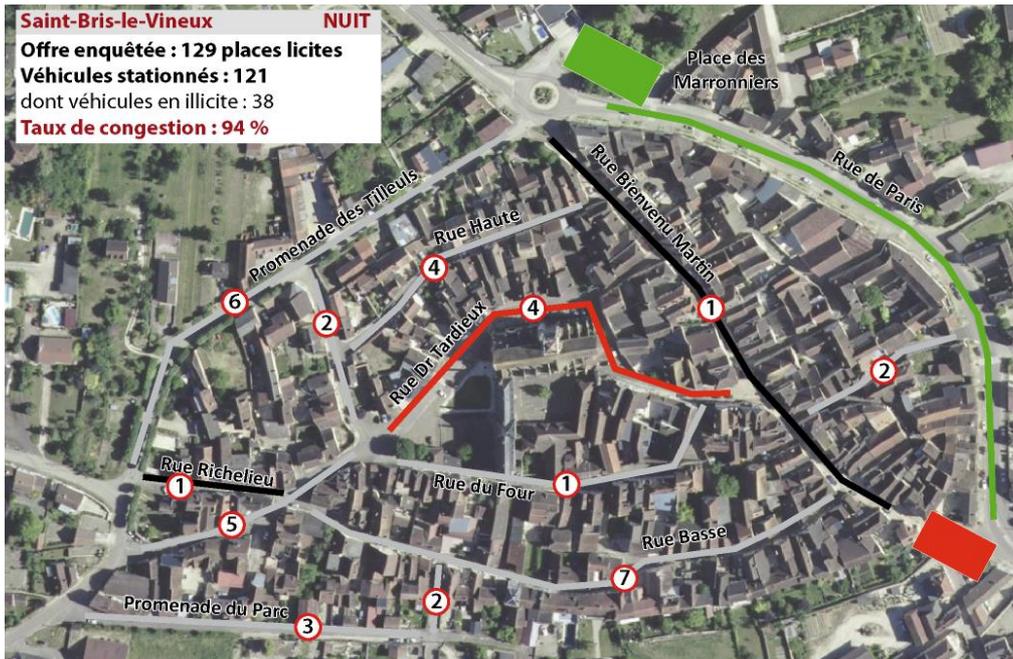
Cette situation illustre les problématiques que rencontrent les villages anciens viticoles à l'urbanisme resserré et dense non adapté à la voiture aussi bien pour stationner que pour circuler.

Si cette situation pose peu de problème dans des rues calmes et peu passantes, elle peut être source de conflit dans les secteurs à enjeux près des commerces et services (école...).

Saint-Bris-le-Vineux

- Stationnement licite sur offre réglementée
- Stationnement licite sur offre non réglementée
- Stationnement illicite
- Offre de stationnement





Le centre hospitalier d'Auxerre : Congestion forte en journée pour l'hôpital mais des réserves existent

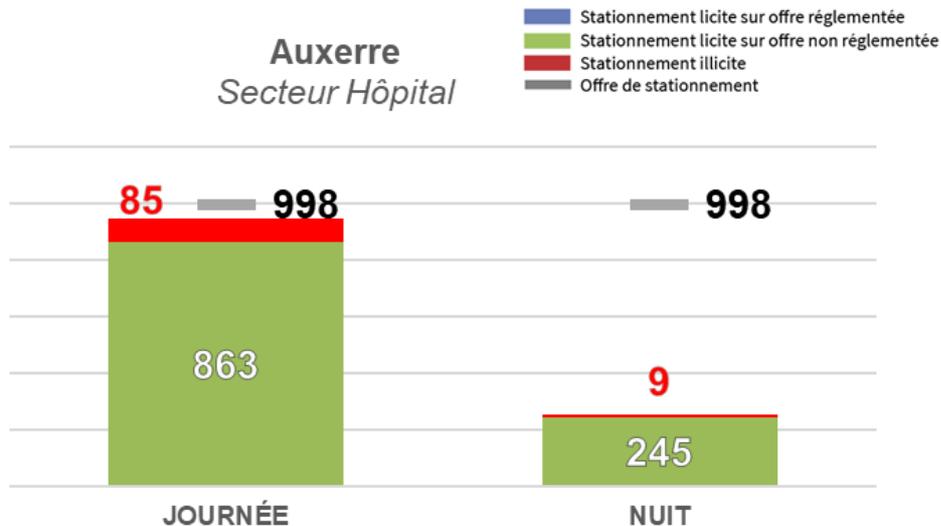
Au global, le taux de congestion du secteur de l'hôpital est particulièrement élevé en journée (95%), mais de nuit, seule 1 place sur 4 est occupée.

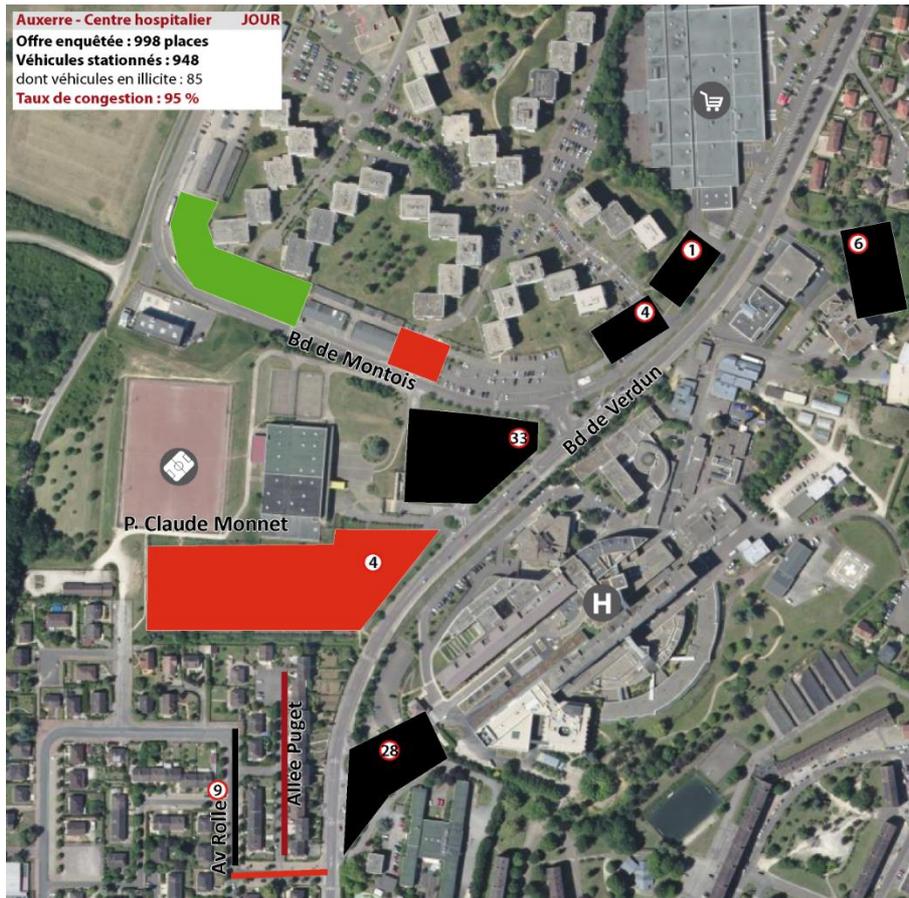
L'occupation des capacités de stationnement de ce secteur est surtout le fait d'usagers ou de travailleurs de l'hôpital. Cela occasionne un nombre important de

véhicules stationnés de manière illicite, en dehors des marquages, particulièrement sur le parking du complexe sportif René-Yves Aubin et devant l'entrée de l'hôpital. Une situation qui semble se déporter sur les rues adjacentes du quartier résidentiel.

Toutefois des réserves de places existent à 5 minutes à pied, du côté du Boulevard Montois ou de l'Intermarché laissant des marges de manœuvre aux visiteurs de l'hôpital.

La nuit, la situation est détendue, la demande résidentielle est largement satisfaite.





L'aire de covoiturage de l'A6 : une répartition déséquilibrée des véhicules

Au global, le taux de congestion du secteur du péage d'Auxerre Nord de l'A6 ne présente pas de difficulté particulière : en journée moins d'une place sur 2 est occupée et moins d'une place sur 5 la nuit.

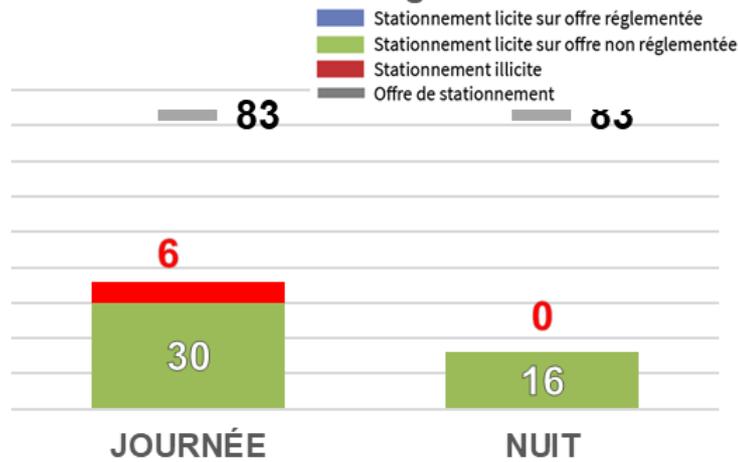
Cependant la situation est très contrastée entre l'espace de stationnement situé au niveau du péage,

congestionné à hauteur de 135%, et l'aire de covoiturage aménagée en 2023, occupée à 20 %.

De nuit l'occupation des 2 parkings est faible (19 %).

Cette situation diurne peut s'expliquer par un manque de connaissance du nouveau parking (absence de jalonnement de cet espace et de sa mention sur Internet) et par des habitudes qui n'ont pas encore évolué.

Aire de covoiturage A6

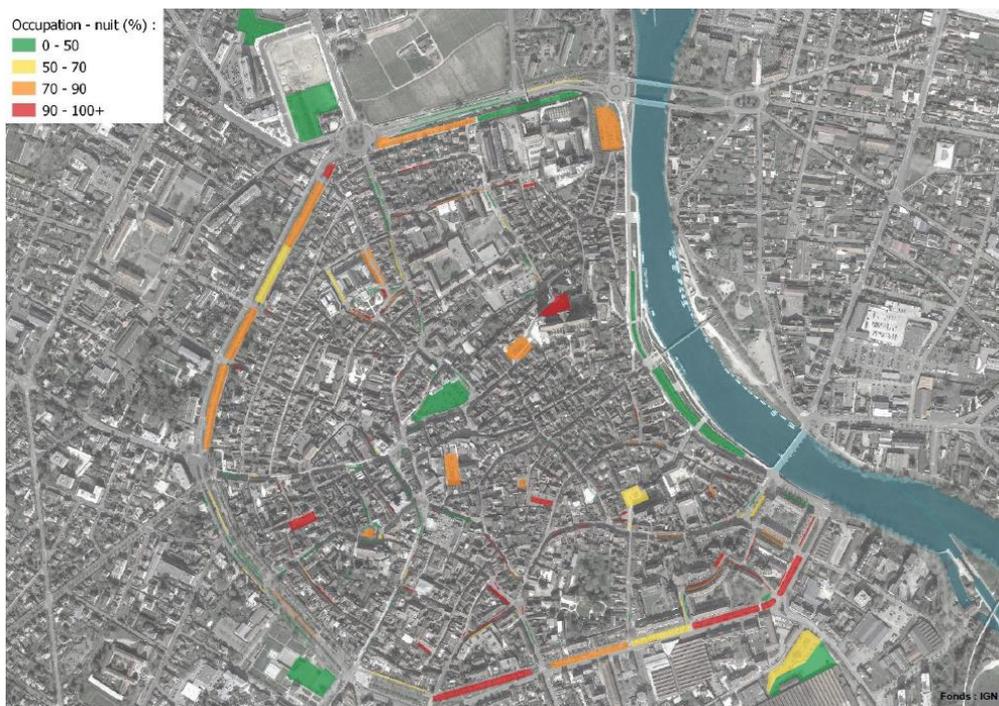
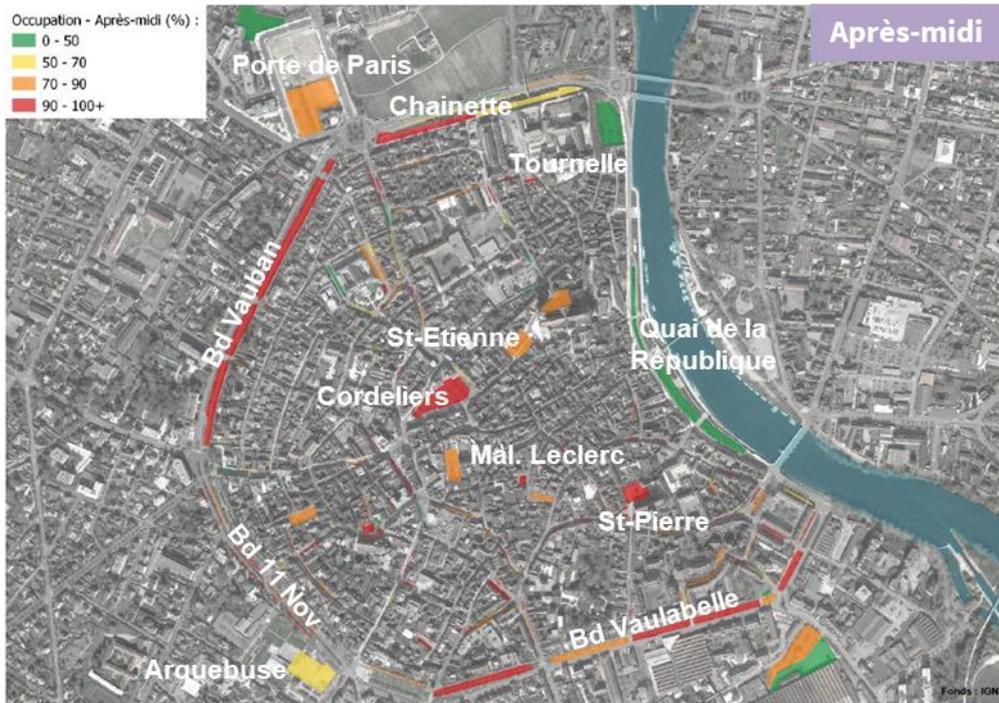


Situation en centre-ville d'Auxerre

Une enquête de congestion a été menée dans le centre-ville d'Auxerre, dans le cadre de l'étude de mobilité pour la redynamisation du cœur de ville (Dynalogic, 2022). Voici les résultats pour l'après-midi et la nuit.

L'après-midi, les boulevards sont saturés du fait du stationnement des actifs et des résidents. Les visiteurs du centre-ville stationnent l'après-midi sur les parkings de centre-ville. Le parking de l'Arquebuse est rempli aux deux tiers environ.

La nuit, les résidents stationnent en priorité sur les boulevards, prioritairement côté sud. Les parkings de centre-ville sont peu sollicités.



Une perception plutôt favorable des conditions de stationnement

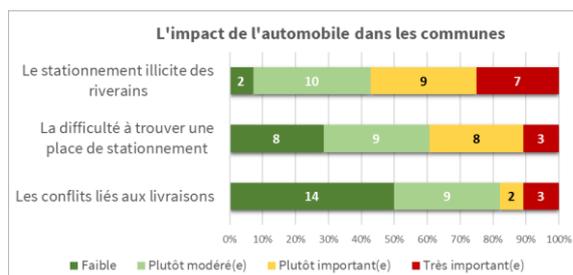
La perception des élus (questionnaire élus)

La majorité des élus estiment qu'il n'y a globalement pas de difficultés pour se stationner sur le territoire, confirmant le constat d'une offre importante.

Toutefois les communes le plus importantes ont répondu qu'il y avait une difficulté plutôt importante à importante pour se stationner, il ne s'agit pas spécifiquement d'un manque d'offre globale, mais aussi d'un mauvais usage de ce stationnement (réglementation inadapté, volonté de se stationner au plus près...).

Aussi des maires ruraux disent rencontrer des conditions de stationnement difficiles dans leur commune qui s'expliquent par un tissu bâti ancien dense et resserré qui n'a pas été conçu pour l'automobile et où il y a un manque de places pour le stationnement des riverains et visiteurs dans les cœurs de bourgs et une forte pratique de stationnement illicite.

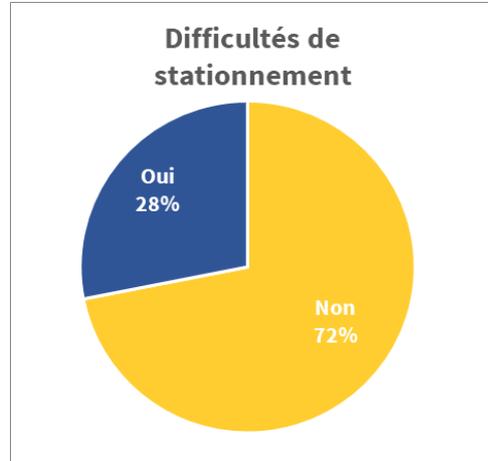
Quant aux livraisons, celles-ci ne semblent pas être un sujet de crispation, sauf en centre-ville d'Auxerre.



La perception des actifs (questionnaire actifs)

58 % des actifs ayant répondu à l'enquête et venant en voiture sur leur lieu de travail stationnent leur véhicule sur le parking privé de leur entreprise, le reliquat se stationnant principalement sur la voie publique.

28 % d'entre eux déclarent rencontrer des difficultés pour se stationner. La principale raison évoquée est le manque de places proches de leur lieu de travail.



Les normes de stationnement dans les PLU communaux

Des normes dans les standards

Les normes de stationnement figurant dans les PLU pour les logements et les bâtiments de bureau sont dans les standards généralement inscrits dans les documents d'urbanisme. Il s'agit pour l'essentiel de **normes planchers**, à l'exception de Saint-Georges-sur-Baulche qui définit des normes plafonds ne pouvant excéder à 1 place de stationnement par tranche de 55 m² de surface de plancher (SP) pour les bureaux et de 2 places par tranche de 55 m² de SP pour les constructions destinées à l'artisanat et à la fonction d'entrepôt (zones U et AU).

Traduite en part modal potentielle pour les trajets domicile-travail, les normes pour les bureaux amènent des situations très contrastées entre les communes :

Certains PLU ne fixent pas de normes chiffrées et indiquent seulement que le stationnement correspondant aux besoins de la construction doit être assuré en dehors des voies publiques, laissant la possibilité de mettre à disposition une place de stationnement pour chacun des employés du site. Ce qui n'encourage pas au report modal, et ancre

durablement les habitudes de déplacements automobiles.

D'autres PLU fixent des normes planchers, mais ces normes restent des minimums et il est permis d'aller au-delà. Toutefois, si la capacité du parking ne va pas au-delà de ce minimum, le stationnement devient un outil en faveur du report modal. En effet, il est démontré que les politiques les plus déterminantes sur les conditions d'usage de l'automobile sont relatives au stationnement et à la

disponibilité d'une place à destination, qui aura une influence déterminante sur le comportement modal.

Avec une norme plafond, le PLU de Saint-Georges-sur-Baulche se traduit en une part modale des déplacements automobiles inférieure à 42 % chez les actifs.

L'enjeu sera de mener des réflexions sur des normes plafond dans le futur PLUi-HM, déclinées par exemple selon le niveau de desserte en transports collectifs afin d'inciter à l'utilisation de modes alternatifs à la voiture.

Normes de stationnement dans les PLU communaux (communes de plus de 1 000 hab.)				
Commune	Logements individuels	Logements collectifs	Bureaux	Traduction en part modale VL potentielle pour les actifs de bureau
Auxerre	1 à 2 pl / log. selon la taille du log.		1 pl / 25 m ² SP	93 %
Monéteau	1 pl / 50 m ² SP	1 pl / 50 m ² SP	1 pl / 30 m ² SP	76 %
Appoigny	1 pl / 50 m ² SP à 1 pl / 80 m ² SP	1 pl / 50 m ² SP à 1 pl / 80 m ² SP	Correspondre aux besoins	100 %
Saint-Georges-sur-Baulche	1 pl / log. 3 pl / log.	1 pl / log. 3 pl / log.	Max 1 pl / 55 m ² SP	Max 42 %
Chevannes	2 pl / log.	2 pl / log.	Correspondre aux besoins	100 %
Charbuy	2 pl / log. (dont 1 garage)	2 pl / log. (dont 1 garage)	Correspondre aux besoins	100 %
Venoy	3 pl / log. (dont 1 garage)	3 pl / log. (dont 1 garage)	1 pl / 40 m ² SP	58 %
Gurgy	RNU			
Champs-sur-Yonne	1 pl / log.	1 pl / log.	Correspondre aux besoins	100 %
Lindry	1 pl / 60 m ² SP	1 pl / 60 m ² SP	1 pl / 50 m ² SP 2 pl / 50 m ² SP	46 % 93 %
Perrigny	3 pl / log. (dont 1 garage)	3 pl / log. (dont 1 garage)	Correspondre aux besoins	100 %
Villefargeau	1 pl / 60 m ² SP	1 pl / 60 m ² SP	1 pl / 40 m ² SP	58 %
Saint-Bris-le-Vineux	RNU			
Augy	Correspondre aux besoins	Correspondre aux besoins	Correspondre aux besoins	100 %

Traduction en part modale sur un programme de 1 000 m² de SP avec une base de calcul comprenant 85 % des salariés présents en même temps et 20 m² de SP par salarié/agent.

Synthèse du stationnement

Points forts

- De larges capacités de stationnement résiduelles, peu de difficultés au global pour se stationner dans l'Auxerrois même dans des secteurs contraints

- Des réglementations dans 3 communes dans les secteurs centraux (Auxerre, Monéteau, Appoigny)
- Projets de report de stationnement vers les parkings en ouvrage à Auxerre
- Potentialités de reconversion des espaces surcapacitaires pour des usages améliorant la

qualité de vie des habitants (végétalisation, voies modes actifs, aménagements urbains...)

Points faibles

- Des habitudes et pratiques de stationnement qui encombrant l'espace public et empêchent le développement d'autres modes
- Des bourgs anciens au bâti resserré et dense, limitant les possibilités de stationnement dans les rues et sujets alors à du stationnement illicite de possibilité de stationnement déporté
- Un nombre important de véhicules stationnés de façon illicite, pour « être au plus près », malgré d'importantes capacités dans les parkings
- Un outil stationnement utilisé selon un objectif rotatif et non comme outil de report modal

Les transports collectifs

Deux autorités organisatrices de la mobilité

L'offre ferroviaire régionale TER

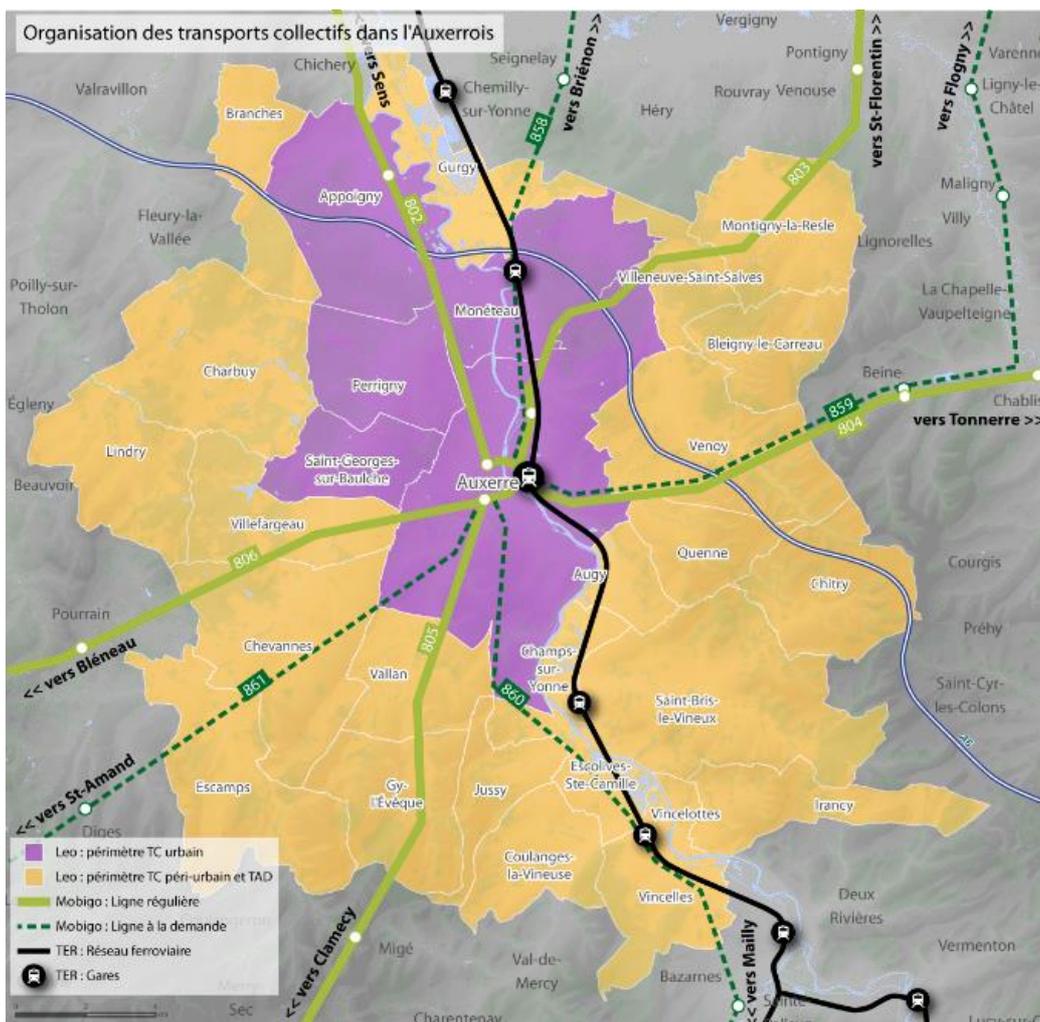
Le réseau TER de la Région Bourgogne-Franche-Comté dessert l'Auxerrois via une antenne de l'axe Paris-Lyon-Méditerranée (PLM) Paris<>Dijon depuis Laroche-Migennes, prolongée au sud par la ligne du Morvan, en deux branches (vers Avallon et vers Corbigny). Cinq gares ou haltes ferroviaires desservent le territoire (dont une gare en dehors de l'agglomération, à Chemilly-Appoigny).

L'offre routière régionale Mobigo

5 lignes régulières Mobigo convergent vers Auxerre et offrent une liaison entre différentes polarités du Département et Auxerre. Auparavant organisées par le Département, les lignes routières interurbaines ont été placées sous la responsabilité de la Région, faisant suite à la loi NOTRe (2015).

L'offre communautaire Leo

Le réseau Leo de l'Auxerrois comprend des lignes régulières urbaines, centrées sur le pôle urbain du cœur de l'agglomération. Ces lignes sont complétées par des lignes scolaires et péri-urbaines et un service de transport à la demande disponibles pour l'ensemble des communes de l'Auxerrois. Une nouvelle DSP entre en vigueur au 1er janvier 2024.



Une utilisation faible des TC centrée sur le cœur urbain

La part modale des TC dans les déplacements des actifs est de 4,6 % sur l'Auxerrois. Ce taux est de 6,94 % dans les communes centrales du territoire desservies par des lignes régulières du réseau Leo, contre 1,14 % sur le reste du territoire. Dans le détail :

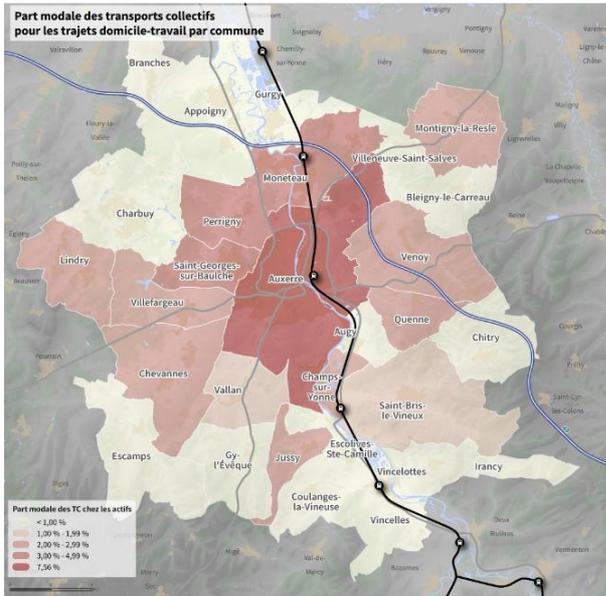
- 7,56 % à Auxerre ;
- 4,99 % à Monéteau ;
- 4 % à Saint-Georges-sur-Baulche ;
- 3,69 % à Perrigny.

15 communes sur 29 ont une utilisation des TC extrêmement faible voire nulle (part modale inférieure à 1 %).

Au global, la part modale des transports collectifs dans l'Auxerrois est inférieure à celle d'agglomérations comparables, comme Nevers (-1 point).

Agglomération	Part modale TC 2020	Population 2020
CA de l'Auxerrois	4,6 %	67 650
Nevers Agglomération	5,6 %	65 000
Troyes Champagne Métropole	6,4 %	173 000
Dijon Métropole	19,7 %	255 000

Figure 20 Part modale des TC dans les agglomérations voisines (INSEE 2020)



- Entre Auxerre et Laroche-Migennes : Monéteau-Gurgy et Chemilly-Appoigny (sur la commune de Chemilly, hors CAA, mais à 3 km d'Appoigny) ;
- Au sud d'Auxerre (ligne du Morvan) : Champs-Saint-Bris et Vincelles.

Offre attractive entre Auxerre et l'axe PLM

On recense 18,5 allers-retours en semaine entre Auxerre et Laroche-Migennes, soit environ 1 train par heure en continue toute la journée (même en heures creuses). Les correspondances sont globalement organisées à Laroche-Migennes en 10 à 15 minutes pour un changement de train vers Paris ou vers Dijon :

- Pour Paris, 1 AR direct (sans changement) toutes les 2h, complété aux heures intermédiaires par 1 AR possible en correspondance à Laroche-Migennes, soit au total 1 AR possible par heure toute la journée ;
- Pour Dijon, une offre plus discontinue avec rupture de charge à Laroche-Migennes : on compte 3 allers vers Dijon possibles (dont que 3 directs) et 11 retours (seulement 2 directs) avec un creux de desserte important le matin.

Le TER : une offre importante mais soumis à une rupture de charge à Laroche-Migennes

Réseau en antenne depuis La Roche-Migennes

L'Auxerrois est desservi par la ligne historique de La Roche-Migennes à Cosnes, à voie unique non électrifiée, en antenne depuis l'axe PLM Paris <-> Dijon à partir du nœud de Laroche-Migennes. Au sud, la ligne se prolonge en fourche jusqu'à Corbigny ou Avallon.

L'offre est plutôt cadencée, mais avec des imperfections notables :

- Départ d'Auxerre pour Paris : minutes 39, 37, 50, 46 ;
- Départ de Migennes pour Auxerre : minutes 07 (le plus souvent), 57, 59 et 05.



Figure 21 Réseau TER de l'Auxerrois (SNCF 2023)

5 gares ou haltes ferroviaires

- Auxerre-Saint-Gervais, gare principale du territoire ;

Le cadencement horaire aux minutes identiques donne une bonne lisibilité du service aux usagers, et permet de construire des correspondances régulières et robustes.

Desserte discontinue et peu adaptée à Monéteau-Gurgy et Appoigny-Chemilly

Ces deux haltes sont desservies essentiellement en heures de pointe, mais sur des horaires pas toujours adaptés aux besoins des actifs ou captifs (ex : pas d'arrivée depuis Laroche-Migennes entre 17h20 et 20h16 à Monéteau). Si ces deux haltes ne sont logiquement pas desservies par les directs Paris <-> Auxerre, les missions courtes Laroche-Migennes <-> Auxerre et celles de Dijon ne desservent pas

systématiquement ces 2 arrêts, pénalisant la lisibilité de l'offre et son attractivité.

Gare	JOB	Samedi	Dimanche
Auxerre	37	29	27
Monéteau-Gurgy	20	12	12
Chemilly-Appoigny	14	9	7

Figure 22 Nombre de services entre Auxerre et Laroche-Migennes (SA 2023) – JOB = jour ouvrable de base

L'adéquation entre l'offre et les besoins entre Auxerre et l'axe PLM

Exemple de relation	Nb de services JOB	Adéquation entre l'offre et la demande pour la ligne Auxerre ↔ Laroche-Migennes ↔ Paris / Dijon	
		Potentiel (INSEE 2020)*	Pour les actifs Adéquation
Migennes ↔ Auxerre	37 (18,5 AR)	921	Bonne Un train par heure toute la journée, mais pas de renfort à la demi-heure en heure de pointe
Monéteau ↔ Auxerre	20 (10 AR)	724	Moyenne Un train par heure en heure de pointe
Monéteau ↔ Migennes	20 (10 AR)	275	Faible à Moyenne Un train par heure en heure de pointe mais horaires contraints pour les actifs travaillant à Migennes.
Chemilly ↔ Auxerre	14 (7 AR)	878	Faible Un seul service en heures de pointe et à la mi-journée
Auxerre ↔ Joigny	14 en direct (7 AR)	555	Faible Un seul service en heures de pointe et à la mi-journée
Auxerre ↔ Paris	14 en direct (7 AR)	175	Moyenne Un seul service en heures de pointe et à la mi-journée

Une évolution prochaine de la desserte entre le Nord Yonne et Paris

La Région Bourgogne-Franche-Comté, autorité organisatrice des TER, a procédé à une réorganisation des dessertes du Nord Yonne vers l'Île-de-France. Au service annuel 2024 (soit à partir du 10 décembre 2023), les actuels omnibus Laroche-Migennes <> Paris assureront leur terminus à Montereau et des correspondances de quai à quai seront organisées à Montereau avec le Transilien R. Les directs Paris <> Auxerre et Paris <> Dijon demeureront inchangés. Une offre « trans'Yonne » (6 AR) Auxerre <> Montereau omnibus sera aussi créée et viendra prolonger des missions ayant leur terminus actuel à Laroche-Migennes pour compléter l'offre vers le Nord-Yonne et Paris.

Le TER : une offre plus faible sur la ligne du Morvan

Ligne de desserte fine du territoire

La ligne dite du Morvan (ou étoile de Cravant-Bazarnes) forme un Y au départ d'Auxerre vers Avallon d'une part et Clamecy et Corbigny d'autre part. Cette

ligne a fait l'objet d'une rénovation en 2009 et 2010 sur ces deux antennes.

2 haltes sur la CAA

La section commune de la ligne du Morvan dessert 2 haltes situées dans l'Auxerrois :

- Champs-Saint-Bris pour les missions de Clamecy ;
- Vincelles pour les missions d'Avallon.

Les services assurés en train rejoignent Laroche-Migennes pour des correspondances sur l'axe PLM, voire sont prolongés directement vers Paris. Les services en car TER sont limités à Auxerre <> Avallon / Clamecy.

Niveau d'offre très variable selon les haltes

À Vincelles, on compte 1 service par heure en heures de pointe et 1 service par sens en matinée et dans l'après-midi.

À Champs-Saint-Bris, l'offre est squelettique, de 3 services par sens : 1 le matin, 1 à la mi-journée et 1 le soir. Ce niveau d'offre est très insuffisant pour être intéressant au quotidien pour des actifs ou des captifs souhaitant rejoindre Auxerre.

Halte	JOB	Samedi	Dimanche
Auxerre	27	24	18
Champs-Saint-Bris	6	6	6
Vincelles	14	12	10

Il est regrettable et peu logique que les missions d'Avallon ne fassent pas halte à Champs-Saint-Bris, pour composer une desserte attractive à coût faible (les trains circulent déjà) pour le secteur.

L'adéquation entre l'offre et les besoins sur la ligne du Morvan

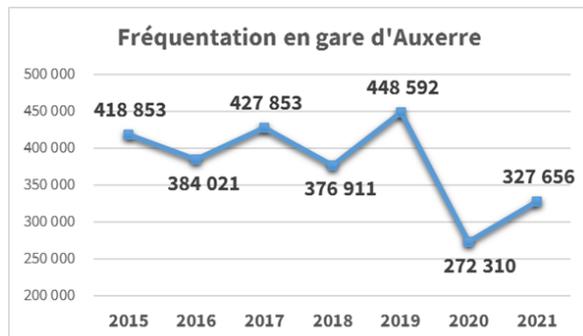
Exemple de relation	Nb de services JOB	Adéquation entre l'offre et la demande sur la ligne du Morvan		
		Potentiel (INSEE 2020)*	Pour les actifs Adéquation	Adéquation pour les captifs
Champs-Saint-Bris ↔ Auxerre	6 (3 AR)	788	Faible Offre insuffisante pour répondre à des besoins de déplacements quotidiens	Faible Un aller-retour possible à Auxerre à la demi-journée mais avec des horaires très contraints
Vincelles ↔ Auxerre	14 (7 AR)	435	Faible Un seul aller le matin vers Auxerre à un horaire précoce et en car	Moyenne Des services en heures creuses mais des horaires contraints pour un aller-retour à la demi-journée
Avallon ↔ Auxerre incluant toutes les gares hors CAA	14 (7 AR)	499	Faible Un seul aller le matin vers Auxerre à un horaire précoce et en car	Moyenne Des services en heures creuses mais des horaires contraints pour un aller-retour à la demi-journée
Clamecy ↔ Auxerre incluant toutes les gares hors CAA	13 (6,5 AR)	457	Faible Un seul aller le matin vers Auxerre à un horaire précoce	Moyenne Des services en heures creuses mais des horaires contraints pour un aller-retour à la demi-journée

La fréquentation des gares

NB : les données de 2020 et 2021 sont impactées par la crise sanitaire. Les évolutions seront à réinterroger lorsque les données 2022 seront mises en ligne.

Entre 375 et 450 000 voyageurs à Auxerre

De 2015 à 2019 (avant Covid) le nombre de voyageurs par an fluctue entre 375 000 et 450 000 sans laisser apparaître de tendance globale. Avec une moyenne de 411 000 passagers, la gare était en moyenne fréquentée par 1 125 personnes par jour (base 365 jours). En 2021, les gares du territoire n'avaient pas retrouvé leur niveau de fréquentation d'avant la pandémie de Covid.

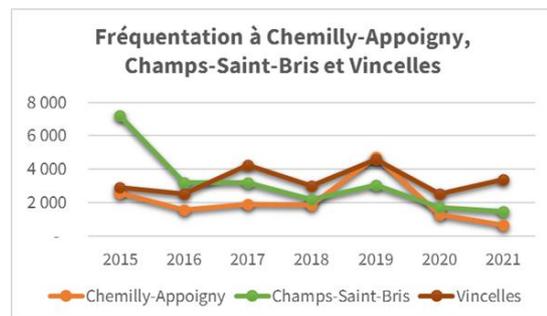
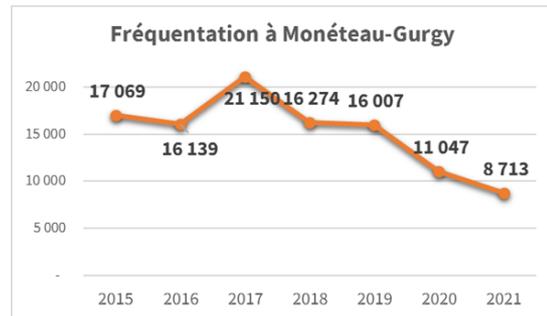


Une fréquentation en chute à Monéteau-Gurgy

Après une fréquentation annuelle moyenne de 17 300 passagers, la fréquentation a chuté à 8 700 en 2021 après une année 2020 marquée par le Covid à 11 000 passagers. Toutefois l'impact de la pandémie étant encore forte en 2021 : les données 2022 permettront de confirmer ou d'infirmer cette dynamique négative.

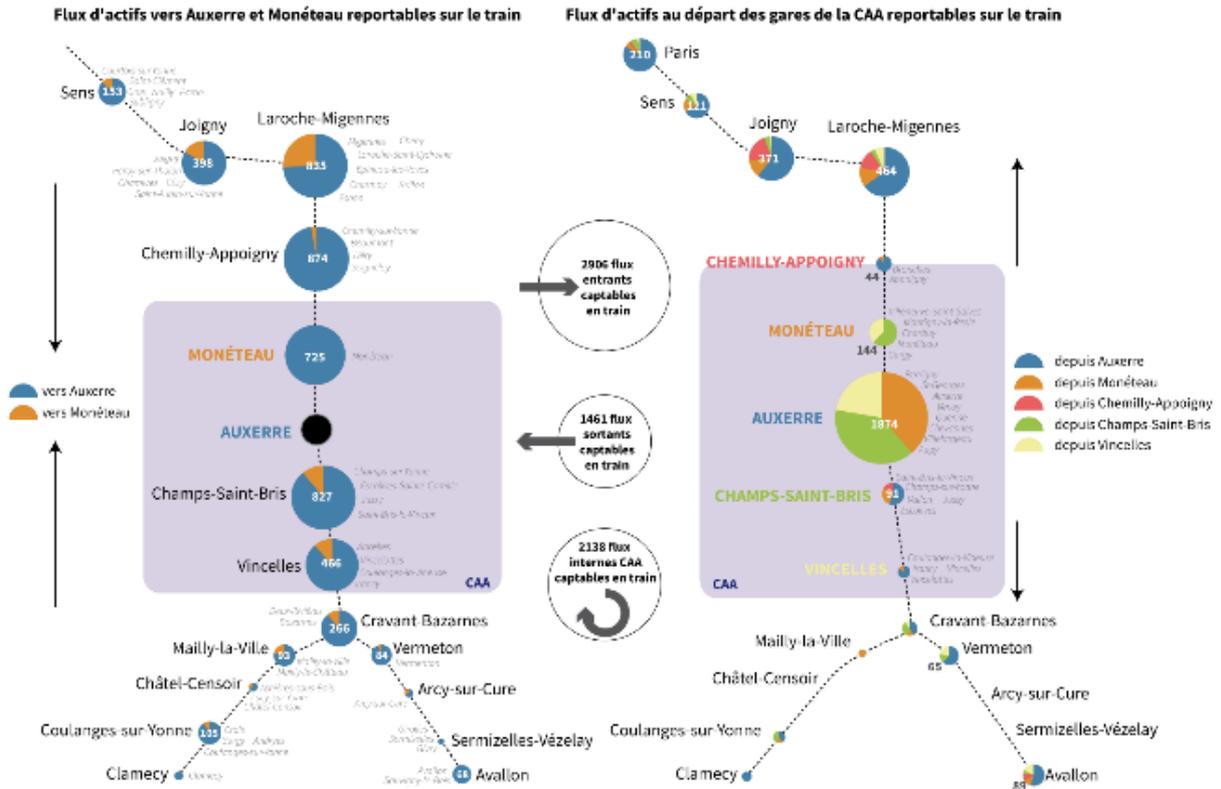
De 2 000 à 4 000 voyages par an sur les autres haltes

- **Chemilly-Appoigny** : 2 500 voyageurs par an en moyenne de 2015 à 2019 (soit 8 par jour) avec un pic à 4 700 par jour en 2019 et une forte baisse à 627 en 2021.
- **Champs-Saint-Bris** : 3 760 voyageurs par an (soit 11 par jour) de 2015 à 2019 avec un pic à 7 200 en 2015.
- **Vincelles** : 3 450 voyageurs par an (soit 10 par jour) de 2015 à 2019, avec un pic à 4 600 en 2019



Un potentiel de 6500 actifs reportables sur le train

Méthodologie : Prise en compte du potentiel des flux d'actifs issus des communes situées à moins de 10 min en voiture de la gare de départ et à destination de la commune desservie par la gare d'arrivée. Pour les flux internes à la CAA, ne sont pas pris en compte les flux pour lesquels il y a nécessité de se rabattre en voiture sur une gare alors qu'il existe une ligne urbaine Leo directe vers Auxerre (ex. d'Appoigny ou de Gurgy).



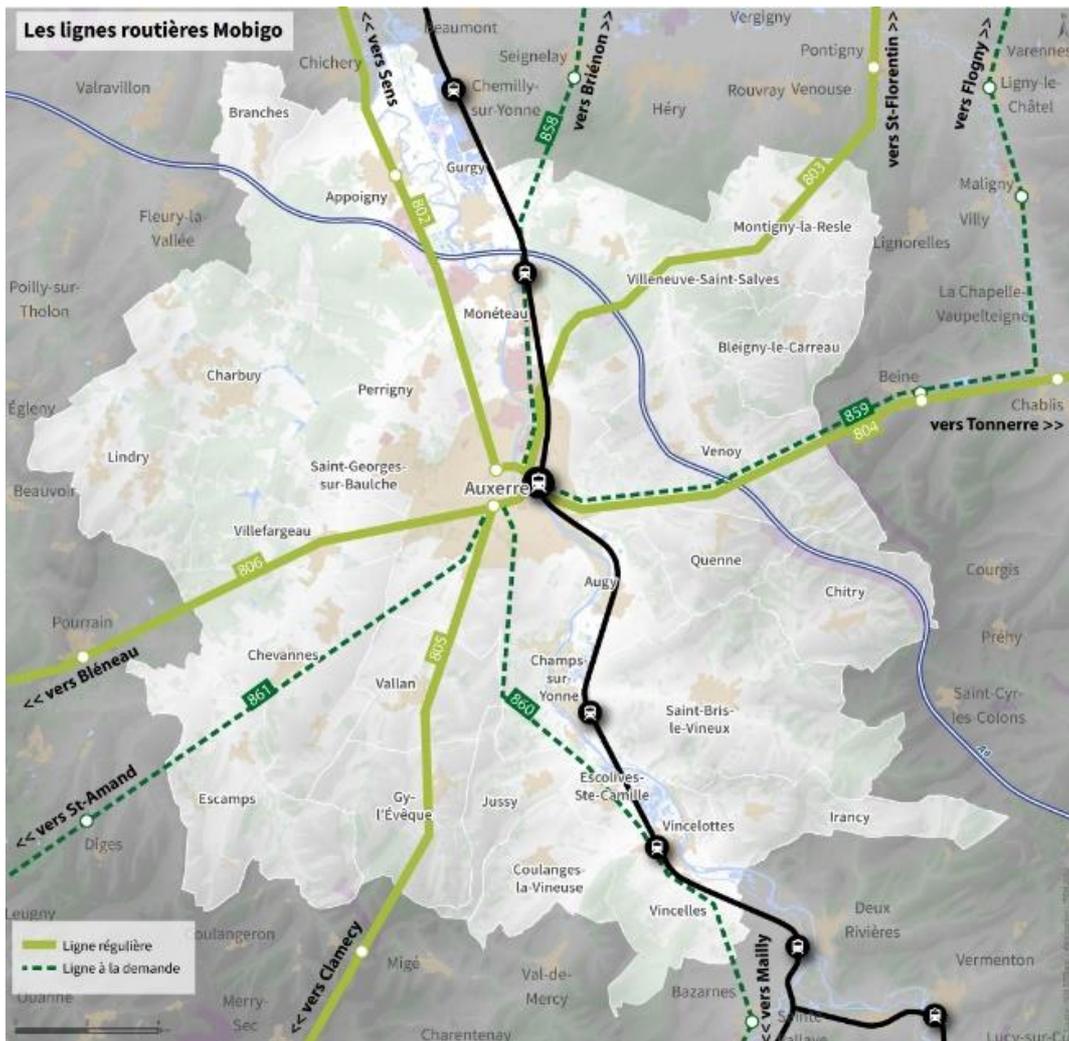
Les lignes Mobigo : une offre pour les scolaires

Lignes vers les pôles départementaux

5 lignes routières régionales Mobigo convergent vers Auxerre. Héritages du réseau départemental

TransYonne, ces lignes connectent Auxerre aux différentes polarités du département. Ces lignes circulent sur les axes du réseau routier structurant d'intérêt régional identifiés dans la hiérarchisation du réseau viaire.

En complément, 4 lignes à la demande assurent une offre de transport entre des pôles locaux et Auxerre.



Lignes régulières dédiées aux scolaires

Avec un service le matin et un service le soir, coïncidant avec les horaires des établissements scolaires, ces lignes sont essentiellement dédiées aux scolaires. Si ces lignes fonctionnent toute l'année et sont théoriquement utilisables par tous, l'unique aller-retour possible par jour limite son utilisation à des actifs n'ayant pas d'autres solutions de déplacement, avec des horaires classiques et fixes.

Lignes à la demande

Les TAD 859 (Flogny) et 861 (St-Amand-en-Puisaye) offrent un aller-retour par jour du lundi au samedi dont les horaires permettent seulement des déplacements sur la journée (de 9h à 18h ou 19h) à Auxerre. Ces 2 lignes peuvent être utiles par exemple pour des actifs non motorisés ou des captifs usagers du train.

Les TAD 858 (Brienon) et 860 (Milly-le-Château) assurent un aller-retour à la demi-journée le vendredi matin uniquement (jour de marché à l'Arquebuse) avec 2h30 sur place.

Desserte limitée au sein de l'Auxerrois

Ces lignes se rabattent vers le centre d'Auxerre et desservent les pôles d'échanges de l'Arquebuse, la gare SNCF et la gare routière. En dehors d'un arrêt à Appoigny (ligne 802), aucun autre arrêt n'est proposé sur d'autres secteurs de la Communauté d'Agglomération de l'Auxerrois, les lignes Mobigo passent à côté d'un potentiel d'usagers et ne permettent pas de facto :

- D'une part de constituer une offre complémentaire au réseau Leo pour les habitants du territoire, (pas de transit local) ;

- D'autre part de desservir des équipements structurants en périphérie d'Auxerre : hôpital, ZA

Macherins-Monéteau, l'IUT, ZA et PA de la Chapelle, etc.

Une offre dédiée pour les scolaires

Nombre de services (2023) et adéquation entre l'offre et la demande pour les lignes Mobigo					
Ligne	Nb de services		Pour les actifs		Adéquation pour les captifs
	JOB	Samedi	Potentiel (INSEE)	Adéquation	
LR802 (Sens) ⇄ Joigny ⇄ Auxerre	5 (1 AR par sens)	4 (1 AR par sens)	Faible <i>concurrence du train</i>	Faible Essentiellement pour des actifs non motorisés aux horaires classiques (8h-17h30)	Faible à Moyenne Déplacements possibles uniquement à la journée
LR803 St-Florentin ⇄ Auxerre	2 (1 AR)	2 (1 AR)	Sur la ligne : 362	Faible Essentiellement pour des actifs non motorisés aux horaires classiques (8h-17h30)	Faible à Moyenne Déplacements possibles uniquement à la journée
LR804 Tonnerre ⇄ Auxerre	4 (1 AR par sens)	2 (1 AR)	Sur la ligne : 541	Faible Essentiellement pour des actifs non motorisés aux horaires classiques (8h-17h30)	Faible à Moyenne Déplacements possibles uniquement à la journée
LR805 Clamecy ⇄ Auxerre	4 (1 AR par sens)	2 (1 AR)	Sur la ligne : 250	Faible Essentiellement pour des actifs non motorisés aux horaires classiques (8h-17h30)	Faible à Moyenne Déplacements possibles uniquement à la journée
LR806 Bléneau ⇄ Auxerre	2 (1 AR)	2 (1 AR)	Sur la ligne : 720	Faible Essentiellement pour des actifs non motorisés aux horaires classiques (8h-17h30)	Faible à Moyenne Déplacements possibles uniquement à la journée
TAD858 Brienon ⇄ Auxerre	1 AR le vendredi	-	-	-	Faible à Moyenne Déplacements possibles uniquement le vendredi matin
TAD859 Flogny ⇄ Auxerre	1 AR	1 AR	-	-	Faible à Moyenne Déplacements possibles uniquement à la journée
TAD860 Mailly ⇄ Auxerre	1 AR le vendredi	-	-	-	Faible à Moyenne Déplacements possibles uniquement le vendredi matin
TAD861 St-Amand ⇄ Auxerre	1 AR	1 AR	-	-	Faible à Moyenne Déplacements possibles uniquement à la journée

Le réseau Leo, un réseau plusieurs services

Le réseau de transports collectifs urbains de l'Auxerrois est appelé Leo, et opéré par Transdev. Un renouvellement de la Délégation de Service Public (DSP) est en cours pour un démarrage à partir de 2024. Actuellement, plusieurs niveaux de services sont proposés :

8 lignes régulières concentrées sur Auxerre et ses communes limitrophes : Saint-Georges-sur-Baulche, Perrigny, Monéteau, Appoigny

En période scolaire et sur un JOB :

- 3 lignes urbaines principales : 1 (cadencée aux 15 min), 2 (20 min) et 3 (30 min).
- 4 lignes secondaires : 4, 5, 6, 7 cadencées à plus de 30 min.

- Navette de centre-ville, électrique et gratuite, réalisant une boucle par le Pôle d'Echange de la Porte de Paris, l'Arquebuse et le centre-ville historique d'Auxerre : cadencement aux 15 minutes.

Ces lignes circulent toute l'année. L'amplitude horaire est faible, en particulier en soirée : les 3 principales lignes stoppent leur service avant 21h, et les autres avant 20h. Ce niveau de service ne favorise pas les déplacements en TC pour les loisirs ou ceux des personnes travaillant en horaires décalés.

Le transport à la demande (TAD) est un service pour toutes les communes hors du périmètre des lignes urbaines. A partir d'arrêts localisés et des horaires de passage prédéterminés, les usagers réservent par téléphone une navette jusqu'à 2h avant le départ. Le TAD est pensé pour le rabattement depuis les communes externes vers quatre pôles d'Auxerre, pour accéder à un service essentiel

(Hôpital), à l'hypercentre (Arquebuse) ou continuer le voyage via un autre mode (Porte de Paris ou gare SNCF). 3 A/R par jour sont planifiés, positionnés en heures creuses : ce service est destiné aux personnes âgées ou sans emploi. Le TAD est également accessible aux PMR. En 2022, il a assuré le transport de près de 9 300 voyageurs.

6 lignes scolaires sur le périmètre des transports urbains, pour la desserte des établissements scolaires et **42 lignes péri-urbaines** sur l'ensemble des communes de l'Auxerrois et vers les établissements scolaires. Elles ne sont pas strictement réservées aux usagers scolaires, mais elles sont dimensionnées pour les besoins de ce public, avec la plupart du temps un aller le matin et un retour l'après-midi, en période scolaire uniquement (aucun service pendant les vacances).

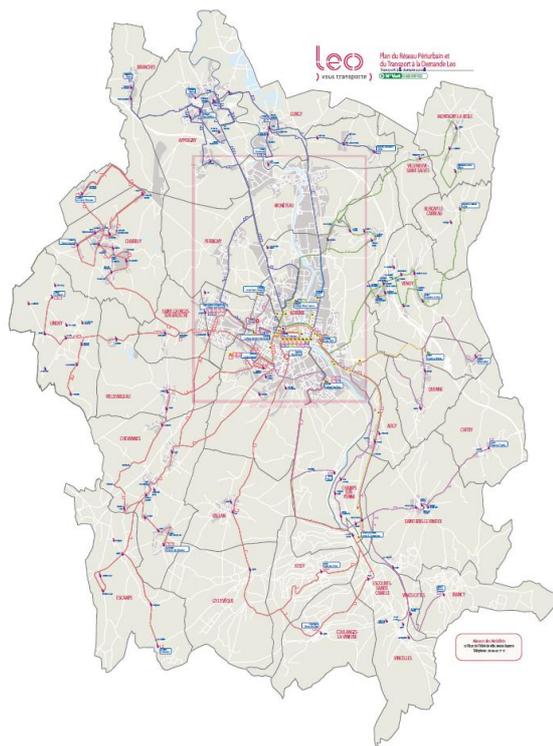


Figure 23 Cartographie du réseau Leo en 2023

Une DSP renouvelée en janvier 2024

Une nouvelle DSP est en cours de négociation, et apportera des changements profonds sur tout le réseau. Ainsi les constats évoqués dans cette partie seront amenés à être modulés selon l'offre mise en place.

Le niveau de service sur les lignes urbaines

Ligne	Origine-Destination	1 ^{er} service	Dernier service	Nombre de services (dans les 2 sens)					
				En JOB	En HPM (7h30-8h30)	En HC (14h30-15h30)	Après 20h	Samedi	Dimanche
1	Les Clairions ⇄ Gare SNCF	06:20	20:35	114	8	8	4	58	24
2	Les Clairions ⇄ Arquebuse	06:30	20:40	81	6	6	4	56	12
3	Turgotine ⇄ Fontaine	06:05	20:20	56	4	4	2	56	-
4	Les Clairions ⇄ Carrières	06:42	19:22	40	2	3	-	20	-
5	Bréandes ⇄ Arquebuse	07:00	19:25	38	4	4	-	20	-
6	Pôle d'échanges ⇄ La Chapelle	06:25	19:05	40	4	3	-	20	-
7	Appoigny ⇄ Auxerexpo	07:03	18:30	23	2	2	-	23	-
NCV	Pôle d'échanges ⇄ Arquebuse	07:44	18:59	43	4	4	-	43	-

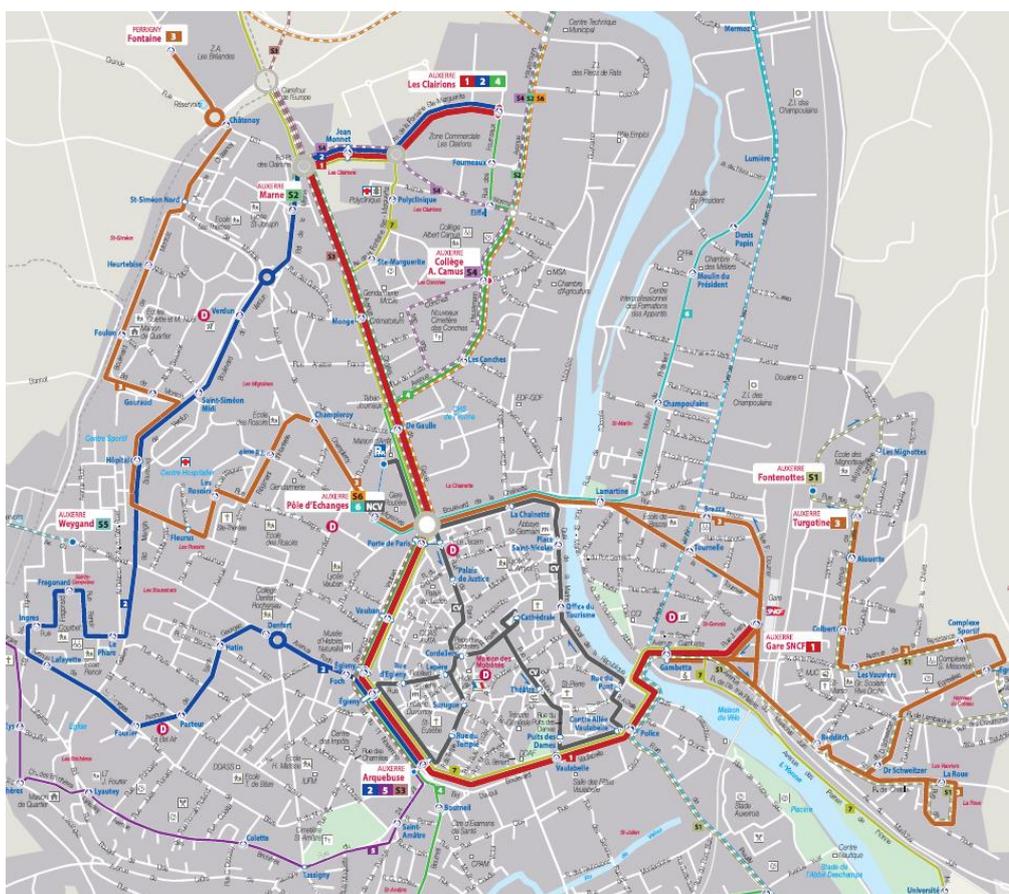


Figure 24 Lignes urbaines du réseau Leo en 2023

Une évolution positive de la fréquentation du réseau Leo

1,8M de voyages en 2022

Entre 2019 et 2022, la fréquentation globale du réseau Leo a augmenté de +11%, atteignant 1,834 millions de voyageurs, soit 27,3 voyages par habitant.

Des bus peu remplis

La fréquentation par rapport à la production de kilomètres commerciaux (V/K) atteint 1,41 en 2022. En comparaison, le V/K moyen des villes de moins de 100 000 habitants était d'environ 1,6 en 2019, il reste donc un effort à fournir sur un meilleur remplissage des bus.

51 % de la fréquentation sur les 3 lignes urbaines

La ligne la plus fréquentée est la 2, avec près de 430 000 voyages en 2022, mais une production kilométrique inférieure à celle des lignes 1 et 3... Ce

qui résulte dans un ratio voyageur / kilomètres élevé de 3,26.

L'autre ligne forte est la 1 avec 330 000 voyageurs en 2022. La ligne 3 a transporté près de 200 000 voyageurs en 2022, à elles trois, ces lignes représentent plus de la moitié de la fréquentation du réseau Leo.

Les autres lignes régulières assurent entre 85 000 et 105 000 voyages.

Les 48 lignes péri-urbaines et scolaires ont connu une fréquentation de plus de 400 000 voyages, soit moins que la ligne 2. Le ratio voyageurs/kilomètre inférieur est dû à la forte production kilométrique de ces lignes.

Enfin, avec 9 300 voyages en 2022, le TAD est le service le plus faiblement fréquenté, mais il couvre un large territoire et s'adresse à un public restreint sans solution de transport avec un fonctionnement particulier.

Ligne	Nombres de voyages			Kilomètres commerciaux			V/K		
	2022	2021	Evo 2022-2021 (%)	2022	2021	Evo 2022-2021 (%)	2022	2021	Evo 2022-2021 (%)
1	330 497	266 868	+24%	169 586	168 568	+1%	1,95	1,58	+23%
2	429 865	365 947	+17%	132 039	131 072	+1%	3,26	2,78	+17%
3	190 837	178 011	+7%	183 905	183 419	+0%	1,04	0,97	+7%
4	105 610	85 526	+23%	92 092	91 492	+1%	1,15	0,91	+26%
5	95 641	81 956	+17%	91 834	91 130	+1%	1,04	0,87	+20%
6	103 098	102 137	+1%	119 831	125 132	-4%	0,86	0,81	+6%
7	82 584	71 720	+15%	129 116	127 833	+1%	0,64	0,56	+14%
NCV	75 391	80 236	-6%	68 428	71 599	-4%	1,10	1,12	-2%
2DJF	4 226	3 768	+12%	7 997	8 316	-4%	0,53	0,45	+18%
TAD	9 273	9 742	-5%	75 234	78 879	-5%	0,12	0,12	-0,2%
Scolaires	52 480	52 013	+1%	17 744	14 570	+22%	2,96	6,14	-52%
Péri-urbaines	354 474	327 726	+8%	216 007	201 228	+7%	1,64	2,22	-26%
Total	1 833 976	1 625 650	+13%	1 303 812	1 293 237	+1%	1,41	1,26	+12%

Figure 25 Caractéristiques et fréquentation des lignes (2021, 2022)

Les recettes issues de la billettique

Faible couverture des dépenses par les recettes tarifaires

Le coût d'exploitation du réseau Leo atteint **8,5 M€ par an**.

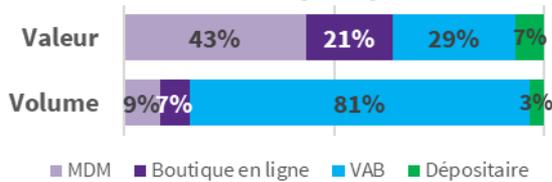
En 2021, les recettes tarifaires (achats de tickets et d'abonnements par les usagers) ne représentaient que **13% des recettes globales**. En moyenne pour les villes de moins de 100 000 habitants, ce taux de couverture était plutôt à 19% en 2019. Le versement mobilité, prélevé sur les employeurs, couvre près de la moitié des coûts.

Tickets unitaires et vente à bord

En 2022, la vente à bord (VAB) est le canal de vente le plus important en volume (81%). Seuls des tickets unitaires, payables en espèces, sont vendus par les conducteurs à la montée dans le bus. Mais en raison du faible prix d'un titre unitaire, en valeur ce canal compte pour seulement 29% des recettes. 96% des tickets unitaires sont vendus à bord des bus.

Les tickets physiques à l'unité ont des impacts négatifs sur plusieurs facettes : baisse des vitesses commerciales (le conducteur doit assurer la vente de tickets pendant l'arrêt), gestion des caisses d'espèces, gestion des stocks de tickets, volatilité des recettes... En vue d'améliorer la productivité, la régularité des bus et la stabilité des recettes, il convient de faire basculer les usagers sur d'autres titres (carnet ou abonnement, validation via CB).

Répartition des ventes de titres de transport par canal



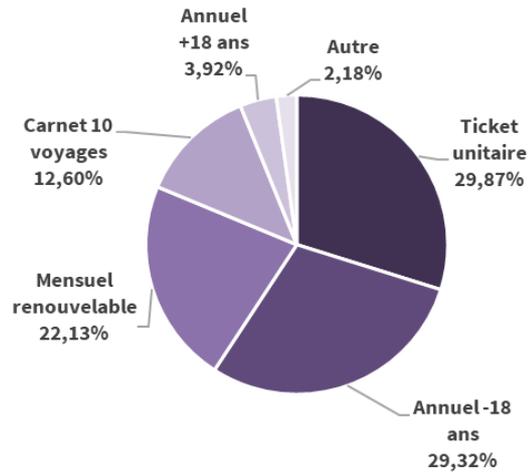
Abonnements scolaires & mensuel

La deuxième source de recette après les tickets unitaires est l'abonnement destiné aux scolaires (Annuel -18 ans) : il compte pour 29% des recettes, illustrant là aussi la dépendance vis-à-vis de ce public.

Les abonnements mensuels (tous publics, -26 ans et solidaire) représentent la troisième source de recettes.

Pour l'exploitant et la collectivité, l'abonnement est une source de recettes récurrente et stable, pour l'usager il est aussi une incitation à utiliser plus souvent les TC, il l'engage plus fortement dans un système de mobilité indépendant de l'automobile. D'autant plus s'il est associé avec d'autres services (vélo, train, autopartage...).

Répartition des recettes par type de titre



Un réseau pour les captifs

En croisant les données de fréquentation et le type de titres vendus, on dégage une estimation du nombre de voyages selon le public. Si on émet par exemple l'hypothèse que les **scolaires** utilisent leur abonnement 2 fois par jour (aller-retour), 18 jours par mois, sur 8 mois de période scolaire, ce public compte pour **60% des voyages**. Les abonnements, tickets et carnets tous publics, sans critère social ni d'âge génèrent 25% des voyages.

Les publics bénéficiant de tarifs solidaires (5,6%) et moins de 26 ans (9,2%) sont globalement considérés comme captifs, ils n'ont pas ou peu de moyens économiques ou sociaux pour circuler en voiture. Les voyages effectués par des publics captifs ou semi-captifs comptent donc pour au moins 75% : les tickets tous publics pouvant par exemple être utilisés par des personnes âgées sans voiture.

On note une forte variation de la fréquentation des lignes régulières au moment des vacances scolaires : en 2019 elle baissait fortement pendant les petites vacances scolaires, de 25% (ligne 1) à 67% (ligne 5), alors que l'offre ne changeait pas (mêmes horaires

pendant les petites vacances scolaires). Des chiffres qui confirment la forte dépendance du réseau Leo vis-à-vis du public scolaire.

Le réseau Leo traite les besoins d'un public n'ayant pas le choix de se déplacer autrement. Une meilleure fréquentation et équilibre économique passent par l'attractivité renforcée pour les publics non captifs, notamment les actifs.

Et la gratuité des transports ?

La gratuité a un effet catalyseur de l'attractivité : une hausse forte de la fréquentation s'observe dès la 1ère année, généralement multipliée par 1,5 à 2, mais une stabilisation de la fréquentation s'observe au-delà de 2 à 3 ans. Ainsi l'accroissement de la fréquentation dans le temps ne peut être soutenu par le seul effet de la gratuité. En effet pour renforcer l'attractivité du réseau, il devient alors nécessaire de le restructurer et réaliser des investissements. A court terme la croissance rapide de la fréquentation implique de mettre en œuvre des moyens supplémentaire pour garantir les fréquences et la prise en charge (véhicules et conducteurs). A moyen terme, c'est le levier d'amélioration de l'offre TC et l'amélioration de la politique de mobilité qui prévaut pour pérenniser l'attractivité du réseau.

Qui sont les nouveaux usagers ? 2/3 sont d'anciens usagers qui se déplacent plus, 1/3 sont de nouveaux usagers.

Quels effets ?

Un report modal difficile à mesurer : à Dunkerque, la part modale de la voiture a baissé de seulement 3%. Mais ce report se fait aussi depuis les autres modes : à Dunkerque cette baisse a été estimée à 3 % pour la marche et 12 % pour le vélo.

Une dégradation des vitesses commerciale et une diminution du confort de voyage par le report de petits déplacements auparavant effectués à pied ou à vélo.

Pas d'effets significatif sur la pollution et la consommation d'énergie : la baisse légère du nombre de voitures est compensée par des bus plus nombreux qui s'arrêtent plus souvent et les déplacements auparavant effectués en modes actifs sont devenus des déplacements motorisés.

Un bilan économique déficitaire pour la collectivité malgré des frais ôtés de billettique et de contrôle : un besoin rapide de moyens supplémentaires pour conserver une offre constante (+ 700 k€/an pour Aubagne).

Couverture du territoire par les services Leo

94,6% des habitants à moins de 10 minutes à pied d'un arrêt

En croisant les données d'emplacement des arrêts de bus et la répartition de la population (carroyage INSEE), on constate que le réseau de transport collectif routier offre une bonne couverture du territoire : 68% des habitants se trouvent à moins de 5 minutes à pied d'un arrêt de bus Leo (services réguliers, interurbain et transport à la demande). Et même 94,6% en prenant un temps de marche de 10 minutes et moins entre le domicile et l'arrêt de bus.

Des disparités d'accès aux services de transports fréquents

Cependant, il faut nuancer ce résultat par une approche sur le niveau de service accessible à 5 et 10 minutes à pied. En effet, si l'on s'intéresse à la fréquence de desserte de ces mêmes arrêts, on constate que moins de 25% des habitants de l'Auxerrois habitent à moins de 10 minutes d'un service de transport proposant une fréquence inférieure ou égale à 15 minutes. 10 minutes de marche pouvant déjà représenter une limite haute pour beaucoup d'usagers, en particulier dans le péri-urbain ou la qualité des cheminements piétons et des traversées peuvent réduire l'acceptabilité de la marche à pied. Un tiers de la population seulement est à moins de 10 minutes d'un service avec une fréquence entre 16 et 30 minutes, principalement à Auxerre.

Les fréquences de passage au-delà de 30 minutes représentent un frein pour de nombreux usagers potentiels. Les TC sont là aussi réservés aux captifs (jeunes, personnes âgées, personnes précaires).

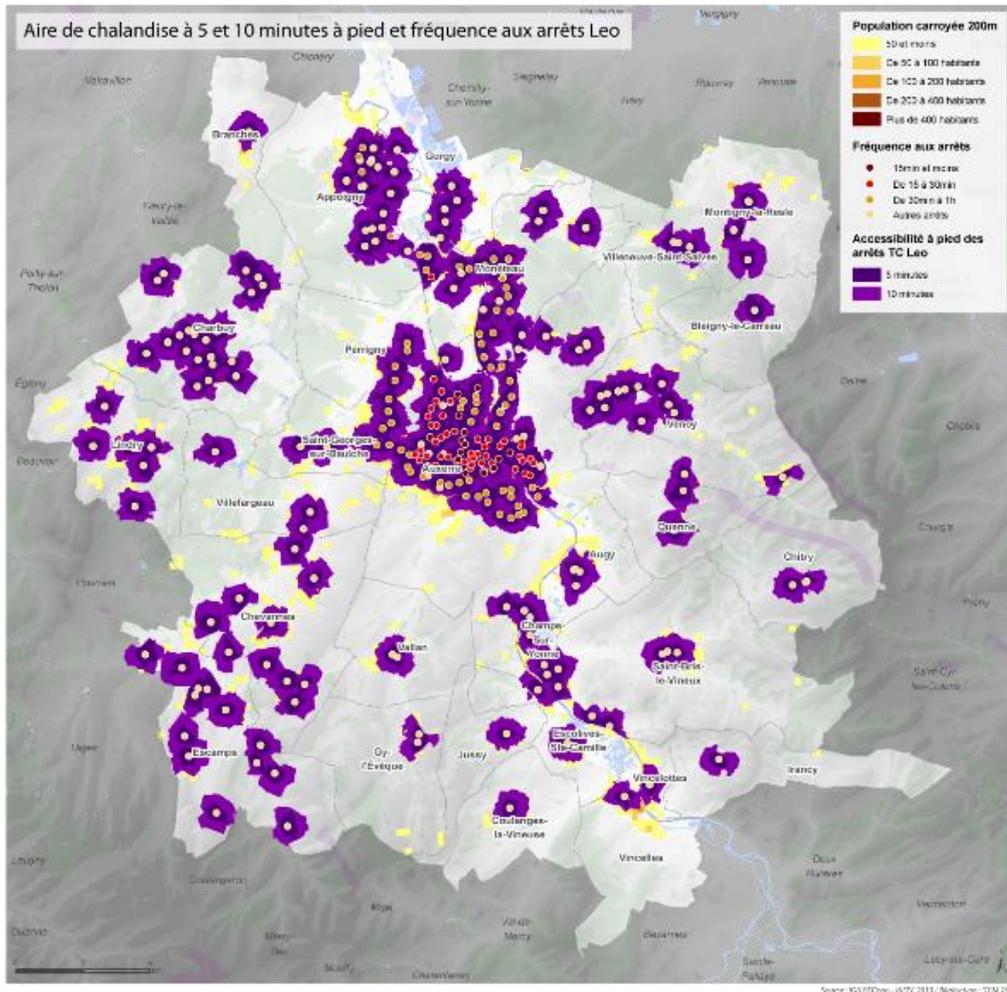
La quasi-totalité des communes, en dehors de celles du périmètre urbain, est couverte par des services aux fréquences supérieures à 2h, plus de la moitié de la population est à 10 minutes à pied de ce type de service : la couverture du territoire y est bonne, mais l'attractivité des fréquences est faible.

PLUi-HM de l'Auxerrois

Un bus toutes les...	5 minutes	10 minutes
- 15 minutes	8%	23%
16 - 30 minutes	19%	13%

31 - 60 minutes	17%	24%
+ de 2h	24%	34%
Population non couverte	32%	5%

Figure 26 Aire de chalandise d'un arrêt de bus selon le temps à parcourir à pied sur l'Auxerrois



Couverture du territoire – zooms territoriaux

Périmètre des lignes urbaines : 97% des habitants à moins de 10 minutes d'un arrêt

En focalisant sur les 5 communes incluses dans le périmètre des transports urbains, 97% des habitants se retrouvent à moins de 10 minutes d'un arrêt de bus Leo, et même 74% à moins de 5 minutes.

En intégrant la notion de niveau de service, 34,57% de la population de ce périmètre est à moins de 10 minutes d'un arrêt proposant des bus toutes les 15 minutes ou moins. Et la majorité des habitants (53,01%) sont à moins de 10 minutes d'un arrêt proposant un bus toutes les 16 à 30 minutes, c'est-à-dire une limite correcte pour nombre d'usagers.

Un bus toutes les...	5 minutes	10 minutes
----------------------	-----------	------------

- 15 minutes	11%	35%
16 - 30 minutes	29%	20%
31 - 60 minutes	26%	35%
+ de 2h	9%	8%
Population non couverte	26%	3%

Figure 27 Aire de chalandise d'un arrêt de bus selon le temps à parcourir à pied dans le périmètre des lignes urbaines

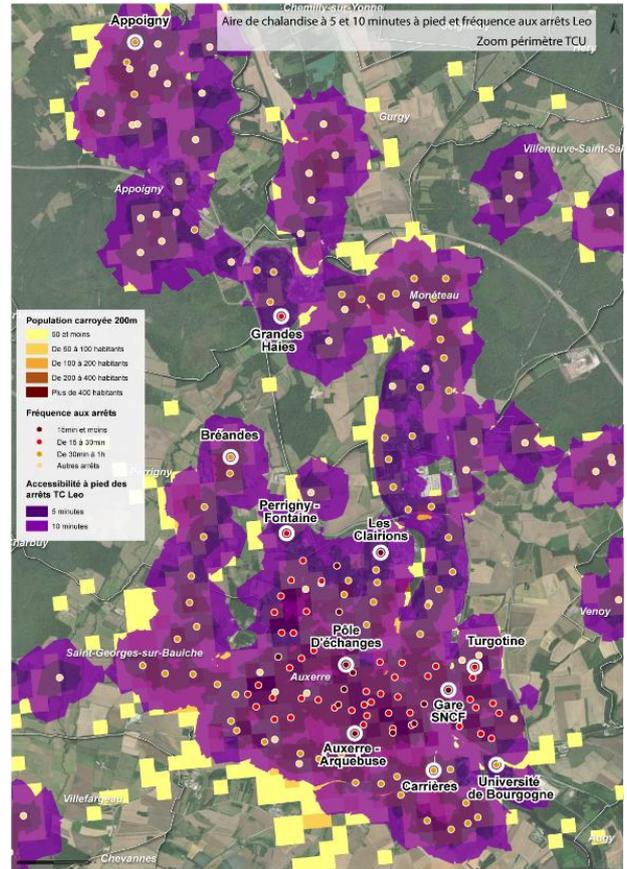
Hors périmètre des lignes urbaines : couverture correcte et niveau de service faible

Pour toutes les communes se trouvant hors du périmètre des transports collectifs urbains, ce taux de couverture monte à 89%, tout service confondu : près de 90% des habitants de ce périmètre sont à moins de 10 minutes d'un arrêt de bus.

En revanche, ces arrêts sont uniquement desservis par des lignes périurbaines et le TAD, avec des fréquences faibles et peu adaptées aux besoins d'actifs par exemple. La fréquence de passage étant supérieure à une moyenne de 1 bus toutes les 2 heures, ces arrêts de bus seront en réalité très peu attractifs pour une majorité d'usagers.

Un bus toutes les...	5 minutes	10 minutes
- 15 minutes	0%	0%
16 - 30 minutes	0%	0%
31 - 60 minutes	0%	0%
+ de 2h	56%	89%
Population non couverte	44%	11%

Figure 28 Aire de chalandise d'un arrêt de bus selon le temps à parcourir à pied hors périmètre lignes urbaines



Nouvelle Délégation de Service Public et réseau restructuré au 1^{er} janvier 2024

Réseau urbain : un réseau restructuré pour mieux répondre aux besoins

- 50 liaisons directes entre les différents quartiers du territoire ;
- Diamétralisation de toutes les lignes (absence de terminus au centre-ville) ;
- 100% des TER de/vers Paris desservis par le réseau de bus ;
- 1 bus toutes les 15 minutes dans les quartiers Saint-Siméon, Sainte-Geneviève, Rive droite, et Hôpital ;
- 30% d'augmentation d'offre l'été et les samedis ;
- Navette centre-ville simplifiée : meilleure desserte des rues commerçantes, administrations et lieux touristiques en lien avec les parkings de proximité.

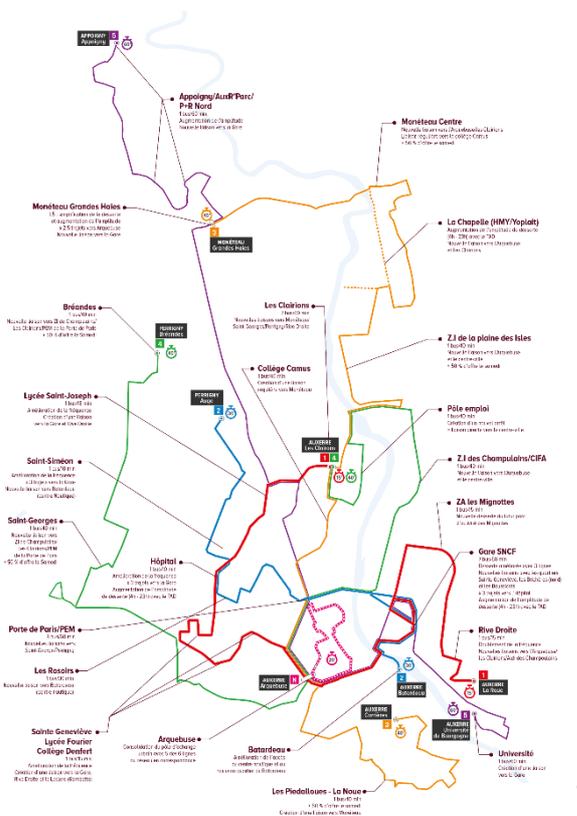
Le Transport à la Demande

Un choc d'offre est prévu permettant de libérer les mobilités de l'ensemble des communes, même les plus petites ou les plus éloignées :

- Augmentation des possibilités de desserte (Le nombre de destinations est porté de 4 à 15) ;
- Augmentation de l'amplitude de fonctionnement du service ;
- Augmentation des fréquences ;
- Diminution du délai de réservation : jusqu'à la dernière minute ;
- Création d'un service de TAD « Tôt/tard » en zone urbaine, hors des amplitudes horaires couvertes par les lignes régulières.

Modernisation des outils numériques

- Paiement CB sans contact ;
- Amélioration de l'Information Voyageurs au point d'arrêt (QR codes, bornes e-paper, etc.) ;
- Déploiement application permettant l'achat de titres à distance, calcul d'itinéraires, etc. ;
- Click and collect TER ;
- Déploiement solution de réservation spécifique TAD ;
- Point de vente mobile (meilleure information dans les communes).



Une information présente pour le réseau Leo mais à rendre plus accessible

Site internet

Le réseau Leo ne dispose pas d'un site internet à part entière, les informations sont regroupées dans une section du site web de la Communauté d'Agglomération, accessible depuis la page d'accueil. Un site Leo comportant des informations plus complètes (leo.monbus.mobi) est pourtant bien disponible, mais il est présenté uniquement pour sa section e-boutique. Cette organisation rend le service peu visible et introduit de la confusion chez les usagers.

Le site ne propose pas non plus de moteur de calcul d'itinéraire autonome, les usagers sont renvoyés vers Google Maps, où les horaires ont été intégrés. S'il est puissant et couramment utilisé, le service de recherche d'itinéraire de Google n'intègre pas les trajets intermodaux (par exemple : pas de trajets vélo+bus), ni le covoiturage. Enfin, il met sur le même plan les déplacements automobiles avec les autres modes, sans priorisation et sans donner de notion de coût ou d'impact environnemental ou de santé. Par ailleurs si les temps de marche jusqu'aux arrêts de bus sont bien calculés, Google n'intègre pas le temps pour rejoindre sa voiture ou pour se garer. Les trajets automobiles paraissent comme systématiquement plus avantageux, contribuant à dévaloriser les solutions alternatives et le service financé par la collectivité.

Guide des mobilités

Un guide des mobilités est édité chaque année scolaire et mis à disposition en version numérique et papier. Il contient les règles d'utilisation du réseau, les tarifs, les horaires de chaque ligne, le fonctionnement du transport à la demande et le plan du réseau urbain. Les fiches horaires, qui n'existent pas individuellement pour chaque ligne, sont regroupées dans ce guide. Il constitue un support de base intéressant, en particulier si l'on considère que tous les usagers ne maîtrisent pas l'outil numérique.

Cependant plusieurs dimensions de la mobilité manquent : fonctionnement des vélos en libre-service ou du réseau de covoiturage, avantages de la marche à pied ou du vélo... Une carte du réseau intégrant l'ensemble du panel des mobilités (stationnements vélo, aires de covoiturage, vélos libre-service, etc...),

comme proposé par exemple à Aix-les-Bains, permettrait d'en faire un réel outil des mobilités pour tous les habitants.

Maison des mobilités

La Maison des Mobilités, située à Auxerre, constitue un point de contact physique important pour les usagers : elle rend le service visible et accessible pour tous les publics, y compris ne maîtrisant pas l'outil numérique. Des vélos et trottinettes y sont mis en location, mais le nouveau service AuxR_M le vélo, déployé en 2023, a vocation à le remplacer (voir partie sur les mobilités actives).

En 2023, la maison des mobilités a déménagé de son ancien emplacement, place de l'Hôtel de Ville, vers des locaux de la communauté d'agglomération, place du Maréchal Leclerc. En disparaissant d'un axe commerçant majeur, le service perd en visibilité. Par ailleurs, la vitrine de la nouvelle maison des mobilités est très peu identifiable de l'extérieur. Les travaux de réaménagement de la place seront peut-être l'occasion d'un nouvel élan de fréquentation et donc d'une visibilité retrouvée pour ce service



Maison des mobilités : ancienne devanture



Maison des mobilités : nouvelle devanture

Des arrêts de bus à la qualité très disparate

Disparité des formes

Sur le périmètre des transports urbains (communes centres), les arrêts de bus sont plutôt bien identifiables, le marquage au sol, les bandes podotactiles et le mobilier sont bien présents et semblables sur chaque arrêt. En revanche, en dehors du périmètre des lignes principales, les arrêts peuvent présenter une grande diversité de formes et d'accessibilité. Le marquage au sol est souvent absent ou effacé, certains arrêts ne sont équipés ni de mobilier ni de totem, mais simplement de « zébras » jaunes.

Visibilité limitée

De même, pour la majorité de ces arrêts hors périmètre urbain, le nom de l'arrêt, les horaires ou la ligne en service ne sont pas affichés. Le nom « Leo » n'apparaît pas. Il est très difficile d'identifier un arrêt desservi, en particulier pour les publics ne maîtrisant pas l'outil numérique ou n'étant pas habitués. Une situation qui invisibilise le service et qui insécurise les usagers potentiels (incertitude sur les prochains passages et sur la destination). Les arrêts de bus sont le point d'entrée dans le réseau de transport, ils sont un des éléments concrets qui le font exister, y compris aux yeux des non-usagers. Il est le repère mobilité d'une commune, il est donc essentiel qu'ils soient visibles, bien identifiables et disposant d'une information complète.



Figure 29 Irancy



Figure 30 Quenne



Figure 31 Auxerre

Interface avec les modes actifs

Un nombre limité des arrêts disposent de stationnement vélo à proximité, et les stations AuxR_M le vélo sont souvent situées ailleurs. De même, les chemins piétons sont peu confortables et accessibles, les trottoirs étroits ou inexistant, et aucun panneau directionnel signalant un arrêt n'a pu être identifié.

La marche est souvent les premiers et derniers maillons d'un déplacement multimodal. Dans l'objectif de développer un système de mobilité décarboné moins dépendant de l'automobile individuelle, les accès en modes actifs vers les arrêts, pôles d'échanges et lieux d'intermodalité sont essentiels. Faciliter et sécuriser ces trajets participera à rendre plus crédibles les mobilités durables.

Une mise en accessibilité en cours

33 % des arrêts prioritaires aux normes

Sur les 160 arrêts identifiés comme prioritaires, 52 étaient aux normes accessibilité en 2022 et 12 sont en ITA. 56 arrêts sont à réaménager complètement (création d'un quai notamment).

Pour l'année 2023, sont prévus :

- 10 réaménagements complets ;

- 13 aménagements légers.

Fin 2023, 47 % des arrêts prioritaires répondront aux normes accessibilité.

Peu d'aménagements en faveur de la vitesse commerciale des bus

Des temps de trajets peu compétitifs

L'alternative offerte par les transports collectifs routiers n'est pas concurrentielle en temps face à l'automobile. La desserte de nombreux arrêts et les détours réalisés pour desservir différentes zones pénalisent de facto les temps de parcours. Par exemple, un trajet Auxerre → Monéteau (de mairie à mairie, heure de pointe du matin, jour ouvré) :

- **Bus** : 36 minutes (dont 14 de marche)
- **TER** : 28 minutes (dont 23 de marche)
- **Voiture** : 20-25 minutes, dont 5-10 pour le stationnement et derniers mètres à pied

L'automobile individuelle est plus rapide que les alternatives en transports collectifs, avec une grande souplesse d'utilisation quand les fréquences des transports collectifs peuvent varier fortement. Les écarts sont encore plus forts pour les trajets transverses.

De rares voies réservées aux transports collectifs

Les aménagements routiers réservés à la circulation des bus sont rares. 450 mètres de voie mixte bus-vélos existent par exemple sur l'Avenue Charles De Gaulle (sens nord-sud). Sur le reste du réseau, les bus subissent la même congestion que les automobiles, réduisant leur vitesse et leur compétitivité par rapport à l'automobile.

Pour rappel, les voies réservées aux bus et cars aménagées sur les axes où la congestion routière est la plus forte ont pour objectif de fluidifier leur circulation. Impact recherché :

- **Amélioration des temps de parcours** : augmentation des vitesses commerciales, donc meilleure compétitivité de temps en comparaison des modes motorisés individuels. Et donc augmentation de la fréquentation des usagers des transports collectifs ;
- **Fiabilisation des horaires** : les horaires planifiés sont moins soumis aux aléas de la

circulation générale, les temps de trajets en transports collectifs sont plus stables et prévisibles. Les usagers sont sécurisés dans la planification de leurs trajets ;

- **Limitation des coûts d'exploitation** : des bus bloqués par la congestion sont moins productifs. Une meilleure vitesse commerciale mobilise moins de matériel roulant et de conducteurs, pour un même niveau de service.



Figure 32 Entrée du couloir bus et vélos, avenue Charles De Gaulle

Une politique tarifaire incitative partiellement interopérable

Des tarifs dans la moyenne des réseaux urbains

Si le titre unité est légèrement plus élevé, le titre tiré d'un carnet de 10 est quant à lui inférieur aux tarifs constatés dans les agglomérations voisines.

Un abonnement avantageux

L'abonnement mensuel tout public est avantageux à partir de 14 allers-retours par mois (comme à Nevers, contre 17 à Dijon). Il devient même avantageux dès le 7^e aller-retour avec la prime employeur (prise en charge à 50 % de l'abonnement).

Une interopérabilité amorcée

Un **abonnement mensuel combiné TER + Leo** est proposé pour tout public, il accorde 26 % de réduction par rapport à l'achat de 2 titres séparés. Mais la complémentarité des réseaux par le prisme de l'interopérabilité tarifaire est encore incomplète :

- L'usage des TER n'est pas permis avec un titre Leo et un trajet en TER au sein de la CAA coute

excessivement cher (jusqu'à 5 € pour un trajet de 6 min entre Monéteau et Auxerre) ;

- Les titres combinés ne sont disponibles que pour les abonnés « tout public », pas pour les trajets occasionnels, ni pour d'autres publics.

Ce manque d'interopérabilité ne permet donc pas une parfaite complémentarité des réseaux et de tirer pleinement profit de l'existence des offres de transport public pour des déplacements multimodaux de porte à porte.

Information tarifaire difficilement accessible pour le réseau Leo

Des informations sur la gamme tarifaire du réseau Leo sont difficiles à trouver sur Internet. Contrairement à de nombreux réseaux urbains, il n'y a pas de page Internet dédiée. En effet sur la page « Leo vous transporte », il faut aller dans l'onglet « Pratique », la tarification est accessible dans la partie « Fiches horaires > Guide des mobilités ». L'onglet « e-boutique » quant à lui nécessite de s'authentifier pour avoir accès aux informations.

Tarification des transports publics en 2023						
Réseau	Occasionnel			Mensuel		
	Ticket unité	1 ticket d'un carnet de 10 voyages	Pass 1 jour	Tout public	Etudiant	Sénior
Réseaux urbains						
Auxerrois - Leo	1,50 €	1,10 €	-	30 €	20 €	30 €
Nevers - TANE0	1,35 €	1,14 €	4,00 €	32 €	10,65 €	16 €
Troyes - TCAT	1,35 €	1,15 €	4,20 €	42 €	21 €	21 €
Dijon - Divia	1,40 €	1,27 €	4,20 €	42 €	30 €	42 €
Lignes régionales						
Lignes Mobigo	1,50 €	1,50 €	-	40 €	-	-
TER Vincelles ↔ Auxerre	5,00 €	-	-	44,60 €	22,30 €	-
Titre combiné						
TER + Leo Vincelles ↔ Auxerre	-	-	-	55,20 €	-	-

Intermodalité

Des pôles d'échanges entre les modes

Des nœuds stratégiques pour l'intermodalité

Les pôles d'échanges sont des nœuds stratégiques pour la multimodalité, c'est-à-dire le fait de chaîner différents modes pour réaliser un déplacement d'un point A à un point B. Plusieurs mobilités s'y connectent et permettent de passer d'un mode à l'autre dans un seul et même lieu, le plus facilement et simplement possible, pour réduire les frictions et les insécurités

générées par les ruptures de charge. Leur qualité peut être qualifiée sur les plans des rabattements :

- **Piétons** : qualité et confort des cheminements piétons, jalonnement et information ...
- **Cycles** : qualité et confort des cheminements à vélo, jalonnement, qualité et quantité de l'offre de stationnement, services annexes (location, information, réparation...)
- **Transports Collectifs** : rapidité d'accès au pôle pour les trains et bus, qualité et confort des zones d'interface (quais, cheminements...), clarté de l'information...
- **Automobile** : facilitation des pratiques de parking relais ou dépose-minute, jalonnement directionnel et niveau des conflits d'usage entre modes...



Figure 33 Gare SNCF d'Auxerre-Saint-Gervais

6 pôles dans la CAA

Les trains étant le mode de transport terrestre le plus lourd et le plus capacitaire, les gares ferroviaires sont par essence des pôles d'échanges servant de structure de base au système de mobilité. Les 5 gares du territoire peuvent donc être qualifiées sur cet aspect.

Le **Pôle d'échanges de la Porte de Paris**, s'il ne reçoit pas le mode ferroviaire, constitue un point de

connexion entre différents réseaux de TC et possède un parking relais, il peut être étudié en tant que pôle d'échange.

Les Clairions et le pôle de l'Arquebuse ne peuvent en revanche pas être considérés comme des lieux d'intermodalité, ils constituent plutôt des nœuds pour le réseau de bus, les interactions avec d'autres modes là aussi très peu mises en valeur. Les parkings en proximité ne peuvent être considérés comme des parc relais, ils sont destinés aux automobilistes qui souhaitent accéder au centre d'Auxerre (Arquebuse) ou au centre commercial (Clairions).



Figure 34 Quai et accès piétons à la gare de Vincelles



Figure 35 PEM de l'Arquebuse, avec TC et vélos

Zoom sur la gare SNCF d'Auxerre-Saint-Gervais

Globalement, l'intermodalité en gare d'Auxerre doit être améliorée sur le plan des cheminements et accès piétons, cycles et TC, en vue de sécuriser, d'accélérer et d'encourager ces modes, pour une meilleure utilisation de l'espace public et un report modal vers des mobilités plus durables.

13
/20

 Rabattement piéton	<i>Esplanade de la gare confortable et accessible, trottoirs de largeur et qualité correcte, mais les traversées piétonnes peuvent être trop longues et peu directes (carrefour Jules Ferry – Doumer). L'ambiance routière dans le quartier de gare peut décourager de nombreux usagers.</i>	3 /5
 Rabattement cyclable	<i>Coulée verte accessible depuis l'esplanade, mais les autres secteurs de la ville (Rive droite de l'Yonne, hypercentre, Mignottes...) ne disposent d'aucun accès cyclable immédiat depuis la gare. Rue Paul Doumer et Avenue de La Tournelle : bandes cyclables qui s'arrêtent à 50 mètres de la gare. Stationnement vélo diversifié et en quantité suffisante, mais peu utilisé (moins de 25% de remplissage lors de la visite).</i>	2 /5
 Rabattement / desserte bus	<i>2 lignes structurantes Leo, lignes de cars Mobigo, quais accessibles au niveau des quais des trains, gare routière proche. Mais absence d'aménagement de circulation en accès de la gare (couloirs bus) pour limiter les aléas du trafic automobile.</i>	4 /5
 Rabattement automobile	<i>P+R plus de 250 places, quasiment complet au moment de la visite (mardi en milieu de journée), et peu de stationnement illicite constaté en lien avec ce besoin. Jalonnement directionnel et itinéraire routier de qualité correcte</i>	4 /5

Zoom sur la halte SNCF de Monéteau-Gurgy

La gare de Monéteau-Gurgy ne remplit pas son rôle de lieu d'intermodalité correctement. Un travail profond sur son intégration dans la ville, son accessibilité et sa visibilité devraient permettre de la placer réellement au cœur du système de mobilités local et régional, participant à la mise en place d'un système de mobilités alternatives efficace.

11
/20

 <p>Rabattement piéton</p>	<p><i>Largeur et surface des trottoirs et cheminements piétons d'accès corrects, mais surfaces graviers / stabilisé autour des quais, peu adaptés pour les vélos et PMR, et absence d'ascenseur pour accéder aux quais en hauteur.</i></p>	<p>3 /5</p>
 <p>Rabattement cyclable</p>	<p><i>Absence complète de cheminement cyclable aménagé, pas de stationnement vélo prévu.</i></p>	<p>1 /5</p>
 <p>Rabattement / desserte bus</p>	<p><i>1 ligne structurante et 2 lignes scolaires à moins de 100 mètres, mais interactions avec la gare absentes du système de transports urbains et péri-urbains (non indiqué sur les plans, jalonnement directionnel inexistant).</i></p>	<p>3 /5</p>
 <p>Rabattement automobile</p>	<p><i>P+R plus de 60 places, avec places GIG-GIC et bornes de recharge électrique, occupé à ¼ au moment de la visite (mardi en matinée). Jalonnement directionnel trop discret.</i></p>	<p>4 /5</p>

Zoom sur la halte SNCF de Chemilly-Appoigny

Si elle n'est pas située directement sur le territoire de la Communauté d'Agglomération, la situation de la gare de Chemilly-Appoigny contribue à impacter négativement les mobilités de l'Auxerrois.

Un rabattement TC et vélos notamment, depuis le nord de la CAA et depuis la CC Serein et Armance, participerait de la mise en place d'un système de mobilité efficace et indépendant de l'automobile individuelle, réduisant ses nuisances sur l'Auxerrois pour tous les flux depuis ces zones vers la centralité.

5
/20

 Rabatement piéton	<i>Qualité et largeur des trottoirs en dessous des standards d'accessibilité, l'accès aux quais se fait par des chemins de graviers irréguliers, très peu confortables. Les quais pour l'accès aux trains sont remplis de sable et de végétation.</i>	1 /5
 Rabatement cyclable	<i>Absence complète de cheminement cyclable aménagé, malgré la proximité d'itinéraires structurants. Présence d'arceaux vélos pour le stationnement, inoccupés au moment de la visite de terrain.</i>	1 /5
 Rabatement / desserte bus	<i>Aucune ligne régulière ne dessert la gare, et aucun équipement n'est prévu pour l'accueil des bus et cars, y compris pour les cars TER de substitution. Cependant le caractère peu dense du secteur limite la pertinence d'un rabattement bus/car sur la gare.</i>	1 /5
 Rabatement automobile	<i>Parking de gare d'une capacité d'une trentaine de places, une seule voiture stationnée au moment de la visite de terrain. Espace de stationnement non aménagé, peu lisible, aucun équipement disponible.</i>	2 /5

Zoom sur la halte SNCF de Champs-Saint-Bris

Bien qu'elle présente un atout pour les mobilités du sud de l'Auxerrois, la gare de Champs-Saint-Bris n'est pas intégrée dans le système des mobilités.

Cet objectif peut être réalisé par une meilleure intégration dans la ville et dans le réseau de voirie, une amélioration de la qualité et de la quantité des accès aux espaces voyageurs, et des rabattements vélos, piétons et transports collectifs améliorés.

9
/20

 Rabatement piéton	<i>Chemins piétons sur site absents ou dégradés, traversée piétonne insécurisée mais des cheminements d'accès dans le village. Les quais pour l'accès aux trains sont remplis de sable et de végétation.</i>	2 /5
 Rabatement cyclable	<i>Pas de cheminement cyclable aménagé mais des rues à faibles trafics pour accéder au site, 4 places vélos sur des arceaux sur l'esplanade de la gare, inoccupés au moment de la visite de terrain.</i>	2 /5
 Rabatement / desserte bus	<i>Aucune ligne régulière ne dessert la gare, aucun équipement n'est prévu pour l'accueil des bus et cars, y compris pour les cars TER de substitution. Le service de TAD identifie la gare comme un lieu de prise en charge. Cependant le caractère peu dense du secteur limite la pertinence d'un rabattement bus/car sur la gare.</i>	2 /5
 Rabatement automobile	<i>Parking d'une vingtaine de places sur l'esplanade de la gare, aucun véhicule n'était stationné au moment de la visite de terrain. Aucun équipement ni aménagement ne sont proposés.</i>	3 /5

Zoom sur la halte SNCF de Vincelles

Malgré son potentiel pour les déplacements depuis le sud de la CAA, la gare de Vincelles n'est, en l'état actuel, pas en capacité de participer à un système de mobilités moins émetteur de CO2 et plus équitable. Sa configuration exclut de facto certains publics, et décourage les usagers potentiels du train.

Un travail sur l'accessibilité, notamment piétons et vélos, et le confort des cheminements dans le quartier et à l'intérieur de la gare participeront à lever les freins aux mobilités alternatives.

6
/20

 Rabatement piéton	<i>Cheminements piétons sur site absents ou dégradés, traversée piétonne insécurisée mais des cheminements d'accès dans le village. Des quais pour l'accès aux trains en graviers.</i>	2 /5
 Rabatement cyclable	<i>Pas de cheminement cyclable aménagé, 4 places vélos sur des arceaux sur le quai de gare, inoccupés au moment de la visite de terrain.</i>	1 /5
 Rabatement / desserte bus	<i>Aucune ligne régulière ne dessert la gare, aucun équipement n'est prévu pour l'accueil des bus et cars, y compris pour les cars TER de substitution. Cependant le caractère peu dense du secteur limite la pertinence d'un rabattement bus/car sur la gare.</i>	1 /5
 Rabatement automobile	<i>Parking d'environ 6 places, non aménagé ou équipé, 3 véhicules stationnés au moment de la visite de terrain. Oblige les usagers qui se garent sur ce parking à emprunter des cheminements piétons peu accessibles pour rejoindre le quai.</i>	2 /5

Zoom sur le pôle d'Échanges de la Porte de Paris

Idéalement placé la Porte de Paris ne propose pas encore une intermodalité qui faciliterait les mobilités.

Les rabattements modes actifs doivent être améliorés et le stationnement vélo développé. Le parking P+R doit gagner en lisibilité et mieux interagir avec la gare routière, pour en faire un véritable pôle d'échange.

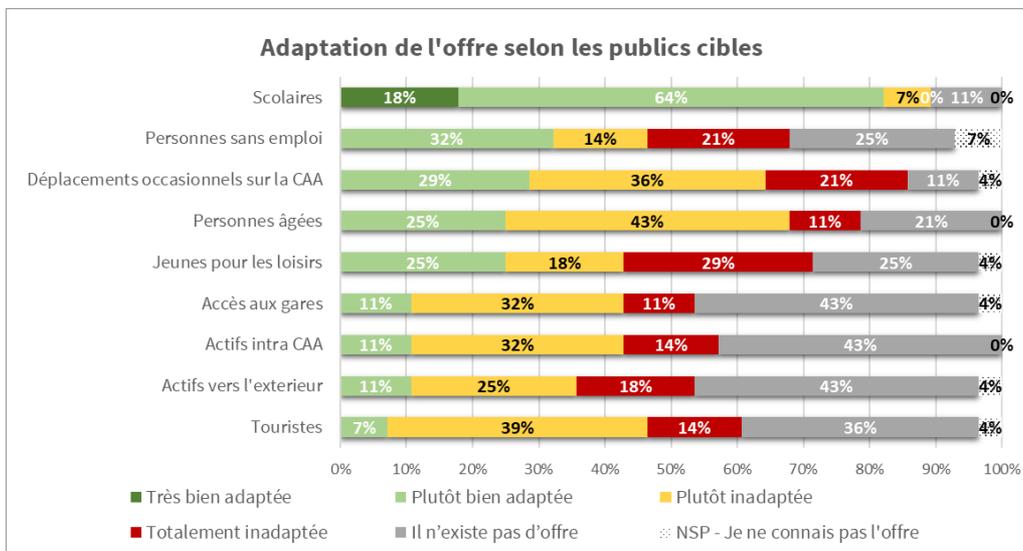
11
/20

	Rabatement piéton	<i>Circulations piétonnes à l'intérieur du site et autour de qualité correcte, malgré quelques points noirs (surfaces irrégulières, trottoirs encombrés ou trop étroits...)</i>	3 /5
	Rabatement cyclable	<i>Quelques bandes cyclables autour du site mais pas réellement d'accès cyclable identifié vers le pôle d'échanges. Pas de stationnement vélo apparent.</i>	2 /5
	Rabatement / desserte bus	<i>Nœud d'échange majeur pour les bus Leo urbains, péri-urbains et scolaires, et desserte interurbaine organisée par la Région. Présence d'un couloir bus avenue Charles de Gaulle en amont du pôle d'échanges pour en accélérer l'accès, mais seul équipement de ce type.</i>	4 /5
	Rabatement automobile	<i>P+R environ 150 places, complet au moment de la visite terrain, aménagement minimaliste, fonctionnement peu clair et circulations piétonnes non sécurisées.</i>	2 /5

Une offre TC jugée globalement plutôt inadaptée par les élus

Si l'offre est jugée adaptée pour les scolaires, l'offre de transports est jugée plutôt inadaptée par les élus pour les actifs, les jeunes (hors déplacements scolaires) et pour rejoindre les gares et les pôles extérieurs.

Des pistes d'amélioration pourront porter sur une évolution du transport à la demande tant en termes de destination que de niveau de services, sur une restructuration du réseau urbain (fréquence, secteurs desservis) et une meilleure complémentarité des offres régionales (TER et lignes Mobigo) dont l'utilisation est très faible pour se déplacer sur le territoire.



Synthèse des transports collectifs

Points forts

- Réseau de transport dynamique, qui retrouve une bonne fréquentation
- Renouveau en cours de la DSP des transports urbains, l'occasion de renouveler l'offre et de mettre un coup de projecteur sur les transports collectifs
- Une armature ferroviaire pouvant servir de base au développement des transports collectifs Offre ferroviaire continue et attractive vers le nord de l'Yonne et la région parisienne
- Bonne couverture du territoire par les arrêts de transport

Points faibles

- Des offres organisées en silo, peu de complémentarités mises en avant entre les modes, peu de communication croisée et d'offres combinées
- Une offre mal calibrée et peu attractive sur la ligne du Morvan
- Des lignes Mobigo d'un intérêt très limité pour l'Auxerrois
- Dépendance forte du réseau Leo aux publics dits captifs, les usagers ne prennent pas le bus parce que c'est plus rapide ou plus pratique, mais parce qu'ils ne peuvent pas faire autrement
- Une offre faible du réseau Leo en dehors du périmètre urbain
- Longueur des parcours et absence d'aménagements routiers favorisant la vitesse des transports collectifs routiers
- Des potentialités encore inexploitées sur l'intermodalité, notamment autour des gares ferroviaires

Les modes actifs

Définition et enjeux des modes actifs

Qu'entend-on par modes actifs ?

Les modes actifs (ou modes doux), selon l'ADEME, désignent les modes de déplacement faisant appel à l'énergie musculaire, par exemple le vélo et la marche, mais également l'ensemble des « Engins de Déplacement Personnel » (ex : trottinette, roller, skate...). Adaptés pour des déplacements de courtes distances (<10-12 km), ces modes doivent être intégrés à la chaîne globale des déplacements et aux politiques en matière de mobilité. Les modes actifs peuvent être regardés de deux manières :

- Comme un chaînon dans la « chaîne de déplacements » (intermodalité) : pour accéder à un arrêt de bus, une gare, une aire de covoiturage, pour passer d'un mode à l'autre, ou même pour accéder à sa voiture individuelle...
- Comme un moyen de déplacement à part entière : pour se déplacer d'un point A à un point B sur de courtes distances

L'impact négatif du tout-automobile

Le modèle de développement territorial en faveur du tout-automobile a exercé un impact négatif sur la qualité de vie, en milieu urbain comme dans les bourgs. Cette tendance se traduit aujourd'hui par un partage de l'espace public déséquilibré en faveur des véhicules motorisés (voitures, poids lourds), par l'insécurité que ces derniers génèrent pour les autres usagers de la voirie, ou encore par la pollution (sonore, environnementale) provoquée. On peut également relier son usage intensif et omniprésent au dépérissement des centres-bourgs en tant que centres commerciaux et de vie, au profit d'un modèle basé sur le pavillonnaire neuf et les zones commerciales péri-urbaines.

De plus, ce modèle a montré ses limites en matière de viabilité et de durabilité. Qu'ils soient économiques, écologiques ou sociaux, pour la population comme pour les collectivités, les coûts engendrés par l'automobile ne cessent d'augmenter. L'enjeu central du Plan de Mobilité est de favoriser le développement des déplacements alternatifs à la voiture, en vue de

compenser ces effets négatifs et de créer un meilleur cadre et qualité de vie.

Les avantages des modes actifs s'évaluent sur 4 niveaux

Environnemental

- **Transports en France** (ministère de la transition écologique, en 2019) :
 - 43 % des émissions de CO₂
 - Dont 54 % pour les véhicules particuliers
- **Emissions de CO₂ pour 1 km** :
 - **Voiture** : 127 g/km
 - **Vélo** : 4 à 20 g/km selon le régime alimentaire
- Bilan carbone de la fabrication des vélos à assistance électrique : **50 à 80 fois plus faible que celui d'une voiture**

Sanitaire

- Pratiquer le vélo ou la marche à pied contribue à atteindre les **30 minutes d'activité quotidienne conseillées par l'OMS**
- Aller au travail en vélo a **des effets préventifs sur de nombreuses pathologies** (-30 % de risque de mortalité cardiovasculaire, diabète, ostéoporose)
- 10 km à vélo par personne par jour génèrent **2 700 € d'économie de dépenses de santé par an pour la collectivité**

Territorial

- Vitesse d'un vélo en ville : 15-20 km/h. Voiture : 16 km/h en moyenne. En milieu urbain, des temps de trajets équivalents voire plus courts à vélo
- Absence d'aléas liés à la congestion routière et au stationnement : constance et prévisibilité des temps de parcours
- Aménagements cyclables et mobilités actives : un levier pour pacifier les villes et diminuer le nombre et la gravité des accidents

Economique

- Ménages : coût d'une voiture : de 5 300 à 7 000 €/an. Coût d'un vélo : une centaine d'euros/an en moyenne
- Collectivités et entreprises : diminution de l'usage automobile = diminution de la

consommation foncière (stationnement et voirie), donc baisse du coût des aménagements et allocation de l'espace en faveur d'autres activités (habitat, commerces, espaces naturels)

- Les mobilités actives sont un moyen de réduire la dépendance aux importations d'énergie fossile

Qu'est-ce qu'un déplacement utilitaire à vélo ?

Un motif de déplacement

Un déplacement dit « utilitaire » est réalisé pour un motif précis, qui génère ce déplacement. Ce motif peut-être un déplacement en rapport avec le travail ou les études, des achats, une visite, un rendez-vous médical ou autre. Dans les déplacements utilitaires, la pratique du vélo n'est pas une fin en soi, mais un moyen pour aller efficacement d'un point A à un point B. A l'inverse de la pratique de loisir, ou l'objet vélo n'est pas seulement un moyen mais aussi l'objet du loisir (exemple : cyclotourisme, cyclisme sportif).

Des conditions pour le développer

Pour la plupart des usagers actuels et potentiels, trajet utilitaire peut être réalisé à vélo à condition que plusieurs conditions soient réunies :

- La distance est inférieure à 8 km. Cette distance peut atteindre 10 km si le trajet s'effectue intégralement en site propre (moins de frictions avec d'autres modes, vitesse moyenne plus élevée) et/ou s'il est réalisé à Vélo à Assistance Electrique (réduction des difficultés liées aux reliefs, allongement de l'endurance physique).
- Le temps de trajet ne dépasse pas 30 minutes pour un déplacement effectué au moins à la 1/2 journée (par exemple pour un déplacement domicile-travail)
- Une solution de stationnement sécurisé est disponible à destination

Outre la faisabilité « physique » du trajet, il s'agit pour un cycliste de trouver le meilleur compromis entre efficacité et sécurité. Ainsi, même si ses trois critères sont remplis, la présence d'un seul point dur (dont la tolérance varie selon les usagers), peut empêcher la réalisation d'un déplacement.



Des politiques cyclables à différentes échelles

En plus du niveau national (plans vélos), la politique cyclable sur le territoire de l'Auxerrois se déploie sur plusieurs échelles territoriales : Régionale, Départementale, intercommunale et communale.

Région Bourgogne-Franche-Comté

Les pistes d'action du Schéma Régional des Véloroutes de Bourgogne-Franche-Comté, adopté en 2019, visent à développer le vélo pour les déplacements quotidiens et touristiques. Pour ce faire, la Région accompagne les collectivités locales sur les volets techniques ou financiers, et vise à améliorer les infrastructures et services vélos dans ses champs de compétence (par exemple : intermodalité en gare).

Concernant les infrastructures sur l'Auxerrois, le Schéma Régional se concentre sur le développement de la V51 (Tour de Bourgogne à vélo) et de la V56 (Saint-Jacques à vélo via Vézelay). A terme le réseau complet comprendra près de 2 000 km (aujourd'hui 1 850 km sont réalisés).

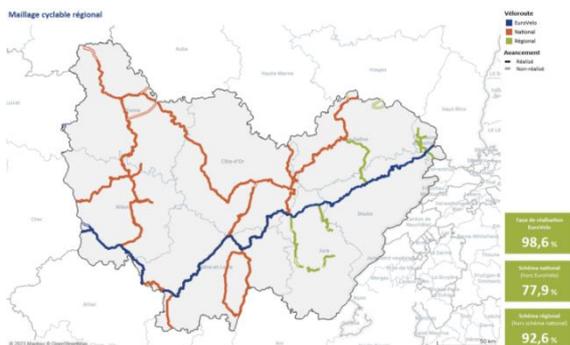


Figure 36 Le schéma cyclable régional

Département de l'Yonne

Le Département de l'Yonne possède la compétence d'organisation et d'entretien de voiries sous sa responsabilité. Il est donc un interlocuteur de premier plan pour l'aménagement de continuités cyclables empruntant son réseau viaire. Il était jusqu'à présent Maître d'Ouvrage du Tour de Bourgogne, mais cette situation est amenée à changer avec le lancement à venir de son premier Schéma Départemental des mobilités douces.

Communauté d'Agglomération de l'Auxerrois

L'agglomération de l'Auxerrois possède la compétence pour organiser les mobilités actives sur son territoire. Elle a réactualisé en 2023 son schéma cyclable, visant à définir un réseau cible et de nouvelles actions favorisant la pratique cyclable. L'Auxerrois peut intervenir directement sur la création ou l'aménagement de pistes cyclables d'intérêt communautaire, ou bien en soutien des communes pour les aider à aménager des tronçons rentrant dans le cadre du schéma directeur cyclable.

Les communes de l'agglomération

Les communes restent maîtres d'ouvrage sur la voirie communale, et donc responsables de l'aménagement du réseau viaire en faveur des mobilités actives.

Un territoire globalement adapté pour le vélo

Le relief comme frein potentiel

Les reliefs les plus forts de l'Auxerrois se trouvent dans le quart sud-est, sur les communes les plus rurales, et impactent négativement l'usage du vélo. Dans les parties les plus urbanisées où se concentrent populations et activités économiques, le relief ne représente pas un réel frein au développement des mobilités actives.

Une coupure naturelle : l'Yonne

L'Yonne constitue une coupure naturelle du nord au sud. Elle est traversée par 10 franchissements routiers, (hors autoroute), et 2 réservés aux modes actifs. Cela contraint les échanges est-ouest, en particulier sur le pont Paul Bert à Auxerre. Le nouveau franchissement

par le contournement sud doit y libérer de l'espace, pour les modes actifs notamment.

Sur le nord d'Auxerre, entre les Clairions et Monéteau, près de 4 km sans franchissement de l'Yonne, combiné au franchissement difficile de la RN6, limitent les flux est-ouest, par exemple pour rejoindre la ZA de la Chapelle depuis Auxerre. Le pont de Monéteau est par ailleurs très étroit et congestionné.

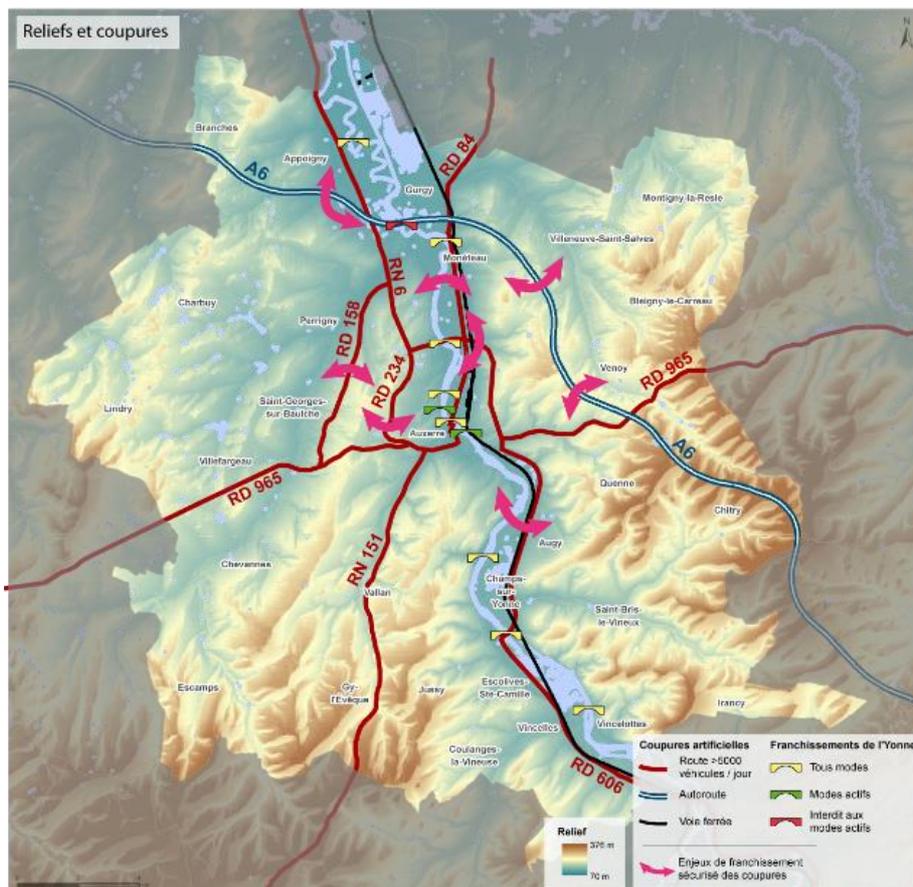
Une coupure artificielle : les routes

L'autoroute A6 et la nationale RN6 créent des coupures nécessitant une attention particulière sur la sécurisation de leurs franchissements. Pour l'A6, la coupure impacte les communes situées en bordure nord et est de l'Auxerrois, les plus peuplées étant Appoigny Gurgy et Venoy.

La RN6 est plus intégrée dans le tissu urbain, mais représente par endroits une vraie barrière aux échanges est-ouest et nord-sud. Par exemple sur le rond-point des Caillottes, entre deux zones d'activités et sur un axe stratégique entre Auxerre et Monéteau : il n'existe pas d'aménagement pour sécuriser la traversée à pied ou à vélo de cette zone.

Le franchissement touristique de l'A6 et de la RN6 (Véloroute V51) se fait en bord d'Yonne de façon relativement sécurisée, il ne représente pas un enjeu prioritaire.

Au regard du fort trafic, le contournement ouest d'Auxerre (RD 158) peut aussi être considérée comme une coupure limitant les flux en modes actifs. Son franchissement sécurisé doit être pris en compte.



Organisation du territoire

La moitié de la population de l'Auxerrois se concentre dans la commune d'Auxerre, et près de 60% en intégrant les communes voisines de Saint-Georges-

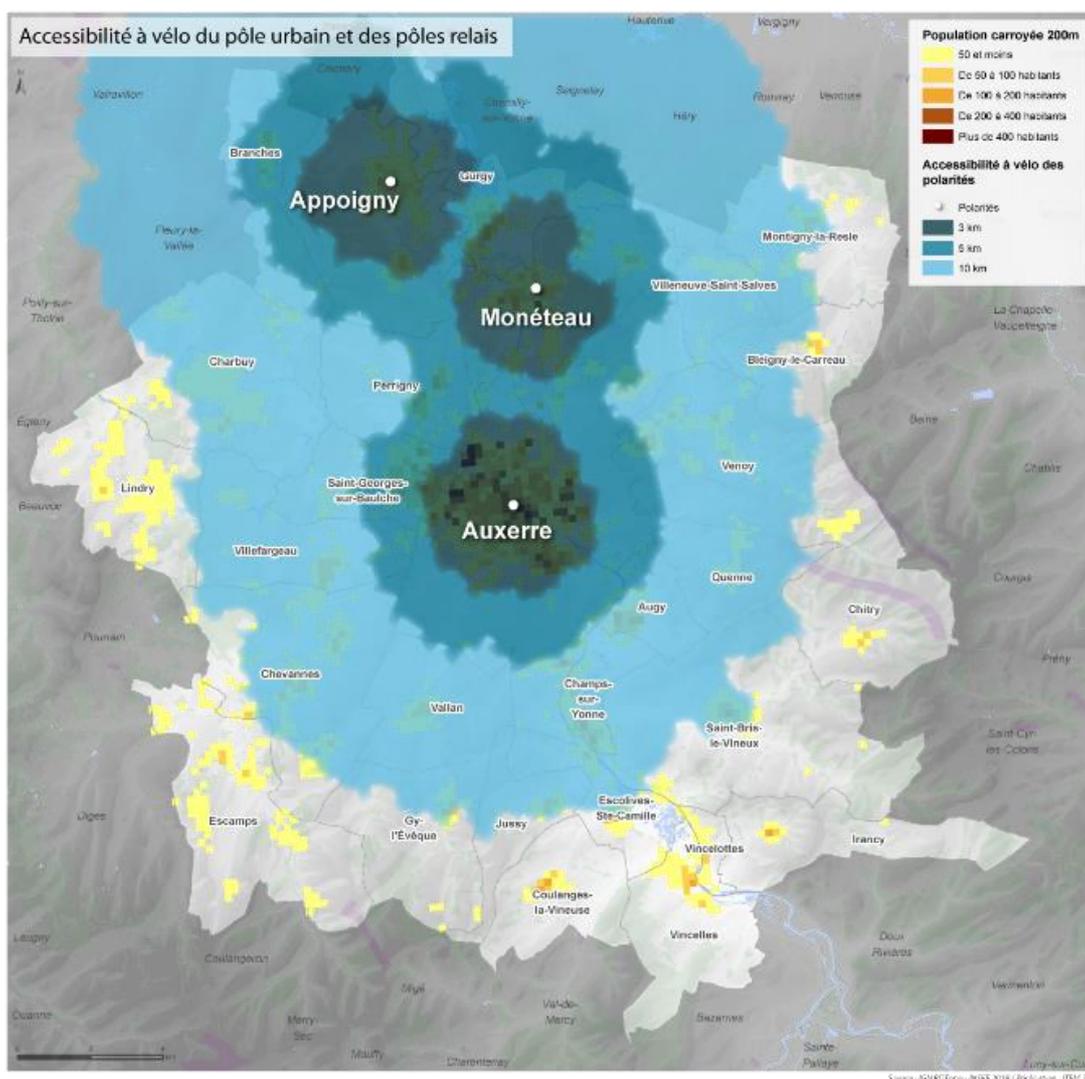
sur-Baulche et Monéteau. Il a par ailleurs déjà été souligné que 55% des flux d'actifs et 67% des flux de scolaires se font à l'intérieur des communes, donc sur des distances réduites, facilement réalisables à vélo.

Plus de 55% des habitants du territoire habitent à moins de 15 minutes à vélo du centre d'Auxerre, et 70% sont à moins de 15 minutes à vélo d'une des principales polarités du territoire.

Enfin, 64% des communes consultées considèrent que leur territoire est adapté à la pratique régulière du vélo.

	3 km (10 min à vélo)	5 km (15 min à vélo)	10 km (30 min à vélo)
Auxerre	49%	56%	85%
Polarités	60%	70%	91%

Figure 37 Population couverte par seuil de distance



Infrastructure cyclable en devenir

Avec le chemin de halage le long de l'Yonne ou la coulée verte entre la gare d'Auxerre et le sud et l'ouest d'Auxerre, l'agglomération dispose d'une armature cyclable sécurisée et agréable, en mesure de répondre à certains besoins de déplacement du quotidien. Ces

axes peuvent atteindre leur plein potentiel avec un travail sur le rabattement, la suppression des discontinuités, et le jalonnement.

Densité du réseau viaire

Sur l'ensemble de l'agglomération, de nombreuses voies avec un faible trafic pourraient, par des aménagements légers, être intégrées dans le réseau cyclable.

Un territoire pour le vélo

En cohérence avec ses constats, les élus estiment que le territoire est globalement favorable au développement du vélo.

Une faible utilisation du vélo

Le vélo, une faible pratique chez les actifs

Sur l'Auxerrois, le vélo est utilisé par 1,65% des actifs pour se rendre à leur travail, soit 426 personnes par jour (INSEE 2020). Ce niveau de pratique est le plus faible en comparaison avec des territoires similaires : elle est de 2,54% à Nevers et 3,14% à Troyes.

	Part du vélo	Part dans les trajets intracommunaux
CA Auxerrois	1,65%	3,42%
CA de Nevers	2,54%	3,79%
CA Troyes Champagne	3,14%	6,35%
Dijon Métropole	4,97%	7,70%

Figure 38 Part modale du vélo pour les actifs (INSEE 2019)

Dans le détail, le vélo est utilisé quasi-exclusivement pour des déplacements de moins de 5 km où il atteint 2,9% de part modale. A titre informatif, 13 % des actifs de l'Eurométropole de Strasbourg rejoignent leur lieu de travail à vélo, laissant ainsi entrevoir des potentialités de progression importantes pour l'Auxerrois. A noter également que l'objectif national de part modale du vélo pour l'ensemble des déplacements (tous motifs) est de 9%.

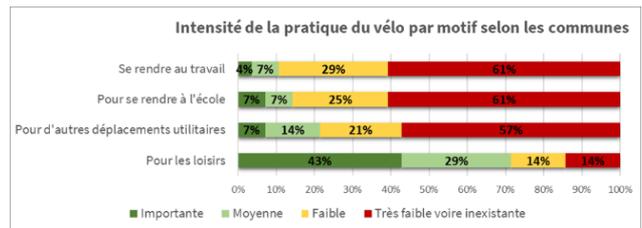
	< 5 km	5-10 km
CA Auxerrois	2,9%	0,06%

Eurométropole de Strasbourg	18,6%	7,1%
-----------------------------	-------	------

Figure 39 Part modale du vélo pour les actifs par tranche de distances (INSEE 2020)

Une pratique faible selon les élus

Pour plus de 8 communes sur 10, la pratique du vélo est faible voire inexistante pour des motifs utilitaires (domicile-travail, domicile-école et autres déplacements utilitaires). Seuls les trajets pour d'autres motifs utilitaires semblent présenter davantage un motif de pratique du vélo plus significatif, de moyen à important dans 21% des communes interrogées. Le vélo est beaucoup plus présent sur les pratiques de loisirs, c'est un motif « important » ou « moyen » pour 72% des communes. Le vélo est ici, comme dans de nombreux autres territoires, perçu comme un outil de loisirs et non comme un mode de déplacement à part entière.



Un potentiel réel d'utilisation du vélo sur l'Auxerrois

Calcul du potentiel cyclable

Le potentiel captable se base sur les flux des actifs et scolaires (INSEE 2020). Sur ces flux sont appliquées des parts modales cibles à horizon de 10 ans. Ces parts modales dépendent du type de public (les scolaires sont plus enclins à utiliser le vélo que les actifs) et de la distance de commune à commune (de centre à centre).

Distances	Actifs	Scolaires
< 5 km	8%	10%
5-8 km	5%	5%
8-10 km	1%	1%

Figure 40 Part potentielle du vélo à 10 ans

La distance maximale correspond à une durée de déplacement d'environ 30 minutes, une limite acceptable pour la majorité des usagers actuels et potentiels.

- Avec un vélo classique, cela correspond à une distance de 6-8 kilomètres
- Avec un vélo à assistance électrique (VAE), permettant de rouler de façon plus régulière et rapide, cette distance peut être portée à 10 kilomètres

Distances adaptées au vélo

49% des actifs habitant la CA parcourent moins de 5 km pour aller travailler, et 73% moins de 10 km. Des distances réalisables à vélo classique ou à assistance électrique (VAE). 68% des scolaires sont scolarisés à moins de 5 km de leur domicile, et 86% à moins de 10 km.

2 284 déplacements journaliers pourraient être reportés sur le vélo, dont 87% sur des déplacements inférieurs à 5 km.

Distances	Flux d'actifs	Flux de scolaires	Flux potentiel à vélo
< 5 km	13 117	9 278	1 977
5-8 km	3 843	1 364	271
8-10 km	2 629	1 013	32
Total	26 867	13 619	2 284

Figure 41 Flux pendulaires internes à la CAA et le potentiel cyclable selon la distance

Sur les déplacements intra-communaux, le potentiel le plus fort est à Auxerre : 1 349 déplacements reportables sur le vélo.

Les principaux potentiels de déplacements entre communes se font toujours en relation avec Auxerre, la première étant Auxerre – Monéteau avec un potentiel de 94 flux.

Origine-destination	Distance (km)	Flux potentiel vélo
Auxerre <> Auxerre	-	1 349

Auxerre <> Monéteau	6,7	94
Auxerre <> Saint-Georges	3,2	1 364
Monéteau <> Monéteau	-	66
Appoigny <> Appoigny	-	47
Auxerre <> Venoy	6,1	34
Auxerre <> Perrigny	4,3	32

Figure 42 Principaux flux de déplacements potentiels à vélo

Enfin, les potentiels de report vers des communes extérieures à l'Auxerrois sont faibles, en raison de l'éloignement de ces communes par rapport aux densités de population. La principale liaison qui ressort de cette analyse est Branches – Fleury-la-Vallée, avec 6 flux potentiels.

A noter : d'autres motifs non pris en compte dans cette analyse peuvent augmenter significativement ce potentiel : achats, activités sportives, visites, rdv, etc. peuvent représenter jusqu'à 2/3 des déplacements.

Le Cyclotourisme : une pratique en expansion

Un itinéraire structurant, le Tour de Bourgogne (V51)

Dans son Schéma Régional des Véloroutes, la Région Bourgogne-Franche-Comté vise le développement du Tour de Bourgogne à vélo, la V51, qui traverse le territoire de l'Auxerrois du nord au sud par le chemin de halage le long de l'Yonne. Sur 664 kilomètres, le Tour de Bourgogne à vélo emprunte une partie du trajet de l'Eurovélo 6 en bords de Loire, et passe notamment par Paray-le-Monial, Dijon, Tonnerre et Migennes, d'où les cyclistes longent la vallée de l'Yonne. Il s'agit d'un parcours accessible et familial, bien connecté aux gares ferroviaires pour y accéder.

Cinq boucles cyclotouristiques existent par ailleurs et sont présentées sur son site par l'office de tourisme de l'Auxerrois.

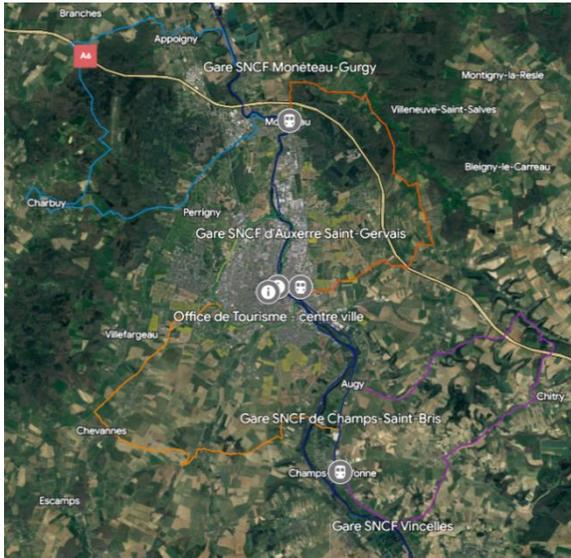


Figure 43 Tour de Bourgogne et boucles cyclotouristiques de l'Auxerrois

De bons niveaux de fréquentation

Trois compteurs sont positionnés sur le territoire de l'Auxerrois, sur la V51 le long de l'Yonne : à Monéteau, Augy, et Vincelles. Selon Vélo & Territoire, un seul a pu être analysé en termes de progression entre 2021 et 2022, celui de Vincelles qui enregistre une progression de +8,4% de la fréquentation vélo. La fréquentation journalière moyenne est la suivante :

- Monéteau : 115 passages / jour ;
- Augy : 65 passages / jour ;
- Vincelles : 152 passages / jour.

Ces niveaux de fréquentation sont plutôt bons, la moyenne sur l'ensemble de la Région BFC est de 99 passages par jour dans le rural, et 135 en péri-urbain.

Développements à venir

La Région BFC prévoit dans son Schéma des Véloroutes de développer un autre itinéraire, la Saint-Jacques à vélo via Vézelay (V56), qui entrerait dans l'Auxerrois vers Montigny-la-Resle, jusqu'à Auxerre, puis sur la partie sud elle longerait les bords de l'Yonne, en commun avec la V51.

Les aménagements cyclables existants

Un réseau concentré à Auxerre

L'Auxerrois dispose d'un réseau cyclable dont la majorité se localise sur la commune d'Auxerre et les communes voisines d'Appoigny, Monéteau et Saint-Georges-sur-Baulche. Une grande partie est constituée de voies vertes : chemin de halage le long de l'Yonne et coulée verte autour d'Auxerre. Ces voies vertes ont une vocation touristique et de loisirs, et même si elles desservent des zones d'activité comme à Monéteau, elles ne sont pas toujours adaptées aux déplacements du quotidien.

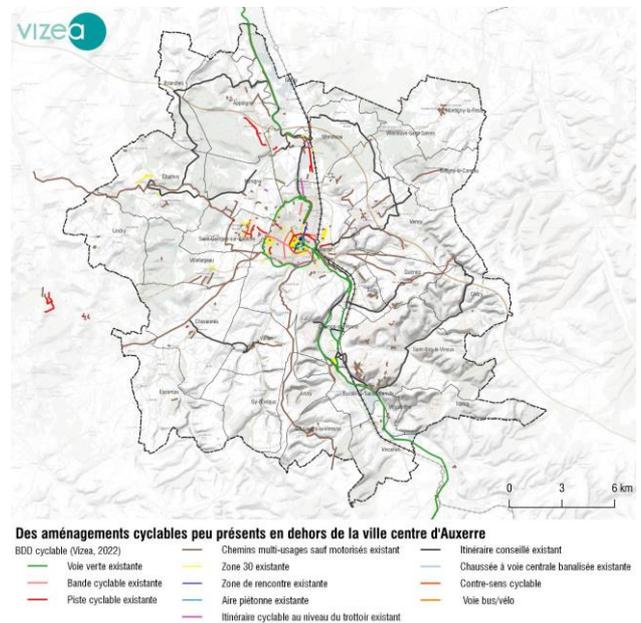


Figure 44 Les aménagements cyclables existants sur la CAA (diagnostic SDC 2023, Vizea)

Des aménagements complémentaires

Au-delà des aménagements cyclables (voies vertes, pistes et bandes cyclables...), des aménagements de pacification sont aussi en place pour ralentir les vitesses des véhicules motorisés et sécuriser la pratique des modes actifs : zones 30, zones de rencontre, aires piétonnes... Ils sont nombreux sur le territoire, mais peu présents dans les cœurs de bourgs en dehors d'Auxerre, Monéteau et Saint-Georges-sur-Baulche.

Enfin on note que l'ensemble de ces aménagements sont peu connectés entre eux, de nombreuses

discontinuités empêchent la génération d'un effet réseau qui renforcerait la sécurisation des parcours.

Zoom sur Auxerre

L'hypercentre d'Auxerre est couvert en zone 30 et comporte des zones de rencontre et zones piétonnes. Les boulevards qui l'entourent sont équipés de bandes cyclables et double-sens cyclables. En revanche, sorti de l'hypercentre, le reste de la commune est peu couvert par des aménagements cyclables. De grands axes sont équipés de bandes cyclables (avenues Foch et Joffre, avenues Denfert-Rochereau et Hoche, le traitement de leurs intersections n'est en revanche pas sécurisé pour les vélos), ainsi que l'accès à la gare SNCF par la rue de Brazza et l'Avenue de la Tournelle. Des zones 30 se retrouvent sur les quartiers Sainte-Genève - Les Brichères, et des Mignottes.

La qualité des aménagements cyclables

A Auxerre, des variétés de solutions et la question de l'entretien

Dans la commune centrale d'Auxerre, quasiment tout le panel des aménagements cyclables est proposé : chaudiou, bandes et pistes cyclables, voies vertes... Leur qualité et le niveau d'entretien sont cependant très variables et conditionnent le confort d'utilisation et la sécurisation des usagers.

La « coulée verte » en ceinture autour d'Auxerre, si elle est très accessible d'accès depuis la gare, n'est pas du tout adaptée aux déplacements du quotidien au-delà de ce périmètre : le revêtement instable et peu confortable la réserve aux usagers aguerris et sportifs et aux usages de loisirs.

Des bandes cyclables souvent étroites et très effacées constituent une grande partie des solutions proposées : si elles permettent de légitimer le cycliste sur la chaussée, elles sont réalisées, sans toujours de continuité dans les intersections ni remise en cause de la place de la voiture sur l'espace public.

Les aménagements de type « trottoir piétons-cycles » sont des aménagements sans base juridique : en effet il n'existe pas en France de statut réglementaire permettant aux piétons et aux cyclistes de circuler

ensemble sur une même partie de la chaussée du type « trottoir ».



Hors Auxerre : des aménagements de qualité variable

En dehors d'Auxerre, peu d'aménagements cyclables en site partagé existent. La chaudiou de Quenne est très récente mais impose deux changements de côté peu justifiés et qui occasionnent une traversée dangereuse pour les usagers. Les bandes cyclables de Gurgy et Saint-Georges-sur-Baulche sont peu larges, et souvent occupées par d'autres usages.

Pour les autres infrastructures cyclables (en dehors des zones à modulation de vitesse), un nombre

important de pistes cyclables, voies vertes et chemins partagés sont aménagés, plutôt dans les communes proches de l'Yonne, mais pas seulement. La séparation complète du trafic motorisé (par des obstacles physiques ou par un tracé différent) sécurise grandement les parcours. Mais les revêtements sont souvent peu adaptés à des déplacements à vélo du quotidien par tous temps (graviers ou stabilisé), les accès sont parfois rendus difficiles par des barrières et autres tourniquets (en particulier pour les vélos plus longs comme les tandems, vélo-cargos et remorques), et le manque d'entretien ou l'effacement des lignes induit ici aussi une insécurisation des usagers.



Quenne



Gurgy



Venoy



Champs-sur-Yonne



Augy



Saint-Georges-sur-Baulche



Saint-Georges-sur-Baulche



Champs-sur-Yonne



Monéteau



Gurgy



Vincelles



Villefargeau

Une évaluation négative des aménagements à Auxerre par les cyclistes

Jugement des usagers et potentiels

La FUB, Fédération des Usagers de la Bicyclette, a mené en 2021 la troisième édition de l'enquête nationale « Baromètre des villes cyclables », pour recueillir le ressenti des usagers sur la cyclabilité de leur ville. Les résultats sont connus pour les communes avec minimum 50 réponses. Seule Auxerre atteint ce seuil (140 réponses). Selon les réponses, une note est attribuée, de G (très défavorable) à A+ (très favorable).

Climat jugé défavorable au vélo

La note globale est négative pour Auxerre : 2,65 (F). Ce score moyen pour les villes françaises équivalentes est cependant généralement faible, de 2,82.

Le réseau cyclable est le plus durement jugé, ainsi que la démocratisation du vélo. Les personnes interrogées considèrent que son usage est réservé à certains : jeunes en bonnes conditions physiques avec peu d'aversion au risque. Le niveau de trafic, le respect des personnes conduisant des véhicules motorisés et l'attrait des déplacements à vélo sont aussi plutôt défavorables à Auxerre.

L'ensemble le plus faible est celui des efforts de la ville : l'écoute des besoins et la communication en faveur du vélo sont jugés très négativement. Le stationnement des véhicules motorisés sur les aménagements cyclables et les efforts pour faire progresser le vélo sont également des points noirs.

A contrario, l'ensemble le plus positif est celui des services et stationnements, trouver un magasin pour réparer son vélo est jugé « facile », c'est le point le plus fort. La facilité pour louer un vélo, pour stationner son vélo en gare ou en arrêt de TC et la rareté des vols sont également des points positifs dans cet ensemble.

La note globale n'a pas évolué par rapport à la dernière édition du baromètre (2019).

Des points durs identifiés

Le baromètre invite enfin à localiser les priorités d'aménagement, les endroits où des progrès ont été réalisés, et ceux où les besoins de stationnement sont les plus forts. Parmi les points durs identifiés, le pont

Paul Bert et le rond-point de Paris concentrent les contributions. Les boulevards autour de l'hypercentre et les ronds-points en périphérie sont également identifiés dans cette thématique.

Le réseau projeté au nouveau Schéma Directeur Cyclable

Projet de réseau cyclable

En 2023, la Communauté d'Agglomération de l'Auxerrois a réactualisé son Schéma Directeur Cyclable. Celui-ci définit de nouvelles orientations stratégiques et des actions visant à développer l'usage du vélo comme mode de déplacement du quotidien.

Ce Schéma définit également un réseau cyclable cible qui devra couvrir les besoins de déplacements à un horizon moyen-long terme. Il est hiérarchisé en quatre niveaux d'ambitions, qui associent un type d'aménagement, de priorisation des flux, de jalonnement, etc. :

- **Réseau magistral** : il s'appuie sur l'existant avec la V51. Ce niveau a plutôt une vocation loisirs / tourisme, mais il peut servir de support à un certain nombre de déplacements utilitaires.
- **Réseau Vélo à Haut Niveau de Service (VHNS)** : un réseau structurant de pistes cyclables larges, sécurisées, confortables et bien signalisées, jalonnées de zones de services, avec pour objectif de relier rapidement et de façon sécurisée les grands pôles du territoire.
- **Réseau Vélo de Distribution (RVD)** : il relie les communes entre elles et connecte le réseau du VHNS, vers les principaux pôles d'emploi et scolaires d'Auxerre.
- **Réseau d'Intérêt Local (RIL)** : il relie les pôles de proximité et leurs hameaux, par des aménagements légers sur des routes à faible trafic.

A cette hiérarchisation s'ajoutent trois boucles à vocation touristique, qui ne répondent pas nécessairement aux besoins de déplacement du quotidien mais participent tout de même à la constitution d'un système vélo robuste et répondant à un maximum de besoins.

- 1/ les itinéraires d'intérêt communautaire
 - Magistral : Le Tour de Bourgogne
 - Réseau vélo à Haut Niveau de Service (VHNS)
 - Réseau Vélo de Distribution (RVD)
- 2/ les itinéraires d'intérêt local
 - Réseau Vélo d'Intérêt Local (RIL)
- 3/ les itinéraires à vocation touristique
 - Touristique : Le Tour d'Auxerre
 - Boucle des Deux Vallées
 - Boucle des Vignobles de l'Auxerrois
 - Boucle du Sinotte

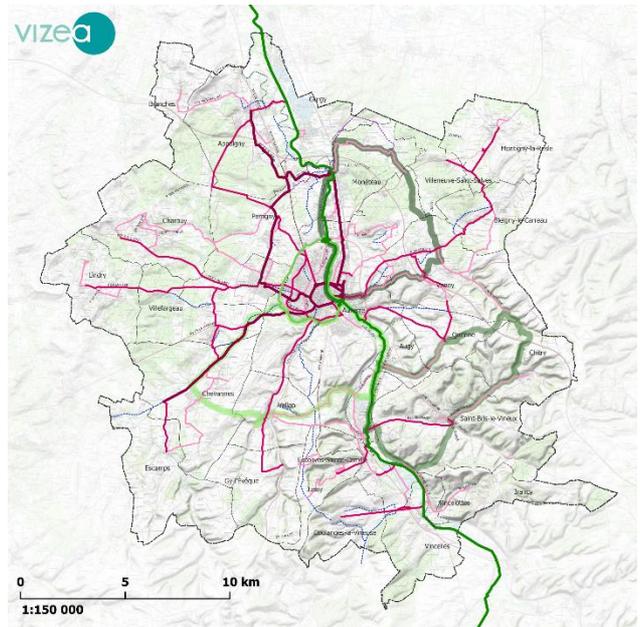


Figure 45 Maillage prévu au Schéma Directeur Cyclable 2023 (Vizea)

AuxR_M le Vélo : un nouveau service de location innovant et plébiscité

Une évolution du service de location

En 2023, la Communauté d'Agglomération de l'Auxerrois lance un nouveau service de location de vélos, opéré par Fifteen : **AuxR_M le vélo**. Avec un même modèle de vélo à assistance électrique, il couvre à la fois les besoins pour de la location courte durée (Vélos en Libre-Service) et pour de la location longue durée (VLD). Les usagers retirent les vélos aux bornes installées sur toute la CA, avec au minimum 1 station par commune.

Auparavant, le service de location de vélos proposé par la collectivité était intégré à la Délégation de Service Public (DSP) des transports urbains, opérés par Transdev. La location était d'une durée minimale de 7 jours, le retrait se faisant uniquement à la maison des mobilités à Auxerre. Le tarif de location pour 12 mois

était fixé à 200€, et à 140€ en tarif réduit (moins de 26 ans et abonnés annuels Leo). Au total en 2022, 75 locations ont été enregistrées, incluant VAE, vélos classiques et trottinettes électriques. Les VAE étaient loués majoritairement sur des durées longues (plus de 6 mois).

Lever les freins à la pratique

Le nouveau service AuxR_M le vélo vise à démocratiser l'usage du vélo en fournissant une solution de mobilité supplémentaire, y compris sur les communes les plus rurales. Les vélos sont à assistance électrique, afin de lever un maximum de freins à pratique, et de permettre de tester le vélo électrique sur une période longue avant un éventuel achat.



Figure 46 Borne à Champs-sur-Yonne

320 vélos connectés, 43 stations

Au total, 320 vélos (220 en VLS et 100 en VLD) seront mis à disposition sur 43 stations, déverrouillables par une application smartphone ou une carte RFID, ou bien mis à disposition pour une durée de 1 à 12 mois. Le prix de la location longue durée est fixé à 30€ par mois et 25€ en tarif réduit.

	Tarif tout public		Tarif réduit Moins de 26 ans, bénéficiaires CSS/demandeurs d'emploi, abonnés réseau de bus
Libre-service Utilisation à la conso (Pay as you go - PAYG)	1,5€ / 45 minutes (Chaque tranche entamée est due)		
Libre-service Abonnement mensuel (45 minutes gratuites par jour 15€ par tranche de 45 mn supplémentaires)	5€ / mois sans engagement	3€ / mois sans engagement	
Location longue-durée Abonnement mensuel Pour les personnes résidant ou travaillant dans la CA	30€ / mois sans engagement	25€ / mois sans engagement	

Figure 47 Tarification AuxR_M le Vélo

3 928 usagers et 33 000 trajets

Depuis son lancement, 3 928 usagers ont utilisé le service (VLS et VLD), dont une très grande majorité sur

l'offre en libre-service. La majorité des trajets fait moins de 30 minutes (62%) et si toutes les communes sont concernées, les voyages réalisés avec ces vélos se sont principalement réalisés à Auxerre et dans la vallée de l'Yonne. Enfin, les usagers sont principalement des personnes de moins de 30 ans, en particulier pour le VLS.



Figure 48 Les principaux trajets effectués par les utilisateurs (Fifteen septembre 2023)

Des bornes parfois peu visibles

Certaines bornes de location sont placées à des endroits stratégiques (centralité, lieu de passage, commerce, arrêts de bus) comme près du pôle de l'Arquebuse, à Gurgy ou à Champs-sur-Yonne. Mais dans de nombreux cas, les bornes sont situées à l'écart du centre-bourg et peu visibles et sans proximité avec un arrêt de bus ou de car qui pourrait permettre de mettre l'accent sur l'intermodalité par exemple. C'est le cas à Branches ou à Quenne. Dans plusieurs communes, les bornes ont été repérées avec difficulté lors des visites de terrain.



Figure 49 Borne à Quenne

Un service moderne pour une génération connectée

Enfin, le service et les vélos proposés par l'entreprise Fifteen sont plutôt qualitatifs et intuitifs, à condition de disposer d'un smartphone et de bien maîtriser les outils numériques. Plusieurs usagers ont été observés à la prise ou dépose de vélos, en particulier à Auxerre et dans des communes proches de l'Yonne, les personnes étaient âgées entre 20 et 30 ans.

Les autres services vélos

Service	Présence	Commentaires
Location longue durée	✓	Service de location longue durée AuxR_M le vélo
Location courte durée	✓	Location de vélos à l'heure ou à la demi-journée pour des usages plutôt loisirs (ex : Le Batardeau, France à vélo) Service de location en libre-service (VLS) AuxR_M le vélo
Aide à l'achat	✗	
Stage de remise en selle	✗	
Evènement festif lié au vélo	✓	Journée de la mobilité organisée en 2022 et 2023 Fête du vélo en 2019 Evènements associatifs en lien avec le vélo (ex : Vélorution par La Roue Libre Auxerre)
Information sur le vélo utilitaire	✗	

Vélociste professionnel	✓	Le Batardeau (Maison du Vélo), Cycles Guénin, Cycles Carvalho...
Borne relais technique	✗	
Vélobus	✗	
Association d'usagers vélo	+	La Roue Libre Auxerre et associations cyclo-sportives Absence d'atelier de réparation associatif permanent
Label Accueil Vélo	+	8 établissements d'hébergement labélisés, concentration à Auxerre et dans le sud de l'Auxerrois 3 restaurants, 4 lieux de visite et 2 loueurs / réparateurs Office du tourisme non labélisé

- ✓ Service présent
- + Service présent mais à développer / à améliorer
- ✗ Service non proposé

La marche : une pratique à développer sur les déplacements courts

Une pratique de la marche dans la moyenne

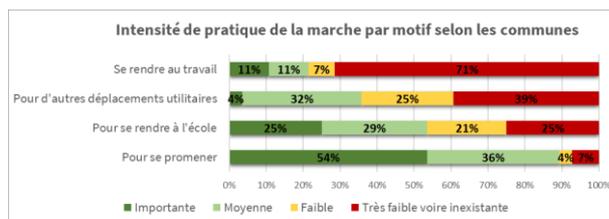
9,11% des actifs habitant l'agglomération de l'Auxerrois rejoignent leur travail à pied. C'est un niveau comparable à celui d'autres territoires, comme l'agglomération de Nevers et la métropole de Dijon, et supérieur à la pratique à Troyes Champagne-Métropole.

Dans le détail des communes, les actifs d'Auxerre sont ceux qui recourent le plus à la marche pour se rendre à leur travail : ils sont 15,82%. Dans les communes péri-urbaines en revanche la pratique est inférieure à la moyenne de l'agglomération. Dans les communes rurales, comme à Chitry, elle est un peu meilleure mais tout de même largement en-dessous des pratiques au niveau de l'agglomération.

Territoire	Densité de population (hab/km ²)	Part de la marche chez les actifs
CA Auxerrois	155,9	9,11%
CA de Nevers	261,8	9,34%
CA Troyes Champagne	194,4	6,89%
Dijon Métropole	1 063	9,46%
Auxerre	689,7	15,82%
Monéteau	226,8	3,61%

Une vision partagée par les élus

Du côté des élus interrogés, la pratique de la marche apparaît également majoritairement, comme pour le vélo, comme pratiquée rarement dans le cadre des déplacements domicile-travail, et plutôt tournée vers les loisirs (promenades). On note en revanche une intensité de la marche relativement importante dans la perception des élus sur les déplacements des écoliers (trajets domicile-école). Les écoles primaires sont en effet généralement intégrées dans le cœur du bourg et donc facilement accessibles à pied pour les écoliers habitant le centre de la commune et dans les zones résidentielles.



Attention cependant à ne pas sous-estimer la pratique, en particulier dans les cœurs de bourgs les plus denses. La marche est par ailleurs un maillon essentiel des déplacements, pour se rendre à un arrêt de bus, passer du car au train ou du vélo au bus, mais aussi pour les trajets en voiture : tout trajet, quel que soit le mode, débute et se termine à pied.

Des formes urbaines pas toujours favorables à la marche

Alors que la marche est la première façon de se déplacer, elle est souvent oubliée en tant que mode

de déplacement à part entière, même pour des déplacements très courts. Pour les déplacements scolaires, le manque de sécurité des cheminements piétons est un argument régulièrement mis en avant pour expliquer le recours par les parents à la voiture, malgré les externalités négatives fortes (sédentarité, pollution, insécurité routière, coûts...). Une réaction qui paradoxalement renforce l'insécurité des déplacements à pied (trafic supplémentaire, pratique de stationnement illicite...).

L'organisation urbaine, facteur clé du recours à la marche

Les centres-bourgs et centres-villes présentent une trame urbaine dense favorable aux modes actifs car elle minimise les distances à parcourir, facilitant le recours à la marche à pied. Néanmoins, l'existence de formes d'habitat individuel détaché des centralités, ainsi que la mono-fonctionnalité de certains quartiers conduisent à un allongement des distances de déplacement, limitant par conséquent les potentiels de la marche. Le cœur de la zone des Champoulains est par exemple éloignée de plus d'1 km des premières habitations.



Figure 50 Isochrone des secteurs situés à moins de 10 minutes à pied du cœur de la zone d'activité des Clairions. Les premières zones résidentielles autour se trouvent à plus de 10 minutes à pied du cœur de la zone (source : Géoportail)

Espace public favorable à la voiture

Le territoire est fortement marqué par l'emprise de la voiture, aussi bien dans les petites communes que dans les communes urbaines. Une part importante de l'espace public est dévolue au stationnement, nuisant à la qualité paysagère et architecturale du patrimoine

et à l'appropriation de la ville par le piéton. A titre d'exemple, malgré leur valeur patrimoniale, l'espace de la place des Cordeliers et de la place du Maréchal Leclerc, dans l'hypercentre d'Auxerre, est largement consacré au stationnement automobile. Un projet d'apaisement du secteur est en cours pour, entre autres, accorder plus de place aux flux piétons.



Figure 51 Place des Cordeliers à Auxerre, un espace consacré au stationnement automobile

De grandes disparités dans la qualité des aménagements

Des secteurs privilégiés

A Auxerre, le centre historique et les bords de l'Yonne sont globalement aménagés de façon qualitative pour les piétons. La rue de Paris quant à elle, en tant qu'accès au centre depuis le pôle d'échanges de la Porte de Paris constitue un contre-exemple notable avec des trottoirs étroits, encombrés d'obstacles, et irréguliers.

Hors d'Auxerre, quelques espaces de centres-bourgs sont également aménagés pour des mouvements piétons plutôt confortables, comme à Branches, Chevannes, Perrigny... La taille des secteurs concernés par ces aménagements reste cependant limitée par rapport au reste du centre-bourg.

Enfin, dans de nombreuses communes, on recense des chemins vicinaux internes aux bourgs ou en liaison vers les hameaux, souvent bien séparés de la circulation motorisée et agréables de circulation. Ils permettent de circuler de façon sécurisée entre les quartiers mais les continuités ne sont pas systématiquement assurées et leur revêtement ne les rend pas accessibles à certains publics (personnes âgées, en fauteuil...).

Majorité de cheminements peu ou pas aménagés

La majorité des cheminements piétons présentait des défauts importants rendant les déplacements à pied peu confortables et insécurisants. Deux grandes catégories peuvent être dégagées :

- **Encombrement** : espace réservé aux piétons, les trottoirs sont un espace où plusieurs usages légitimes (poteaux, candélabres) et illégitimes (poubelles, stationnement...) se concurrencent. L'encombrement peut aboutir à une mise en danger et envoie un signal négatif pour les déplacements à pied.



Figure 52 Appoigny



Figure 53 Venoy

- **Qualités intrinsèques** : défauts sur la largeur (à minima 1,40 m), la qualité des surfaces, ou la délimitation.

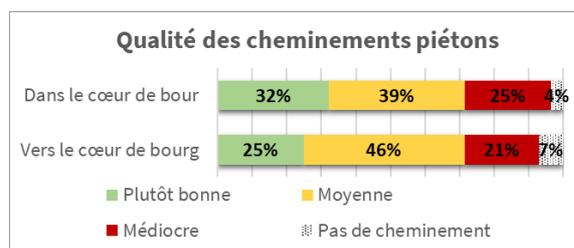


Figure 54 Auxerre

Ces défauts font apparaître la marche comme un mode de « dernier recours » dont la valeur est dévalorisée, et qu'il faudrait minimiser au maximum par du stationnement au plus près des lieux de destination.

Des cheminements de qualité moyenne selon les élus

Pour les élus des communes, la qualité des cheminements piétons dans les bourgs est plutôt moyenne (39% des communes). Mais ce jugement est plus mitigé pour les cheminements vers les cœurs de bourgs (46% de qualité moyenne).



Prendre en compte l'accessibilité pour tous

La loi n°2005-102 du 11 février 2005 dite loi « égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées » impose que « la chaîne du déplacement, qui comprend le cadre bâti, la voirie, les aménagements des espaces publics, les systèmes de transport et leur intermodalité, soit organisée pour permettre son accessibilité dans sa totalité aux personnes handicapées ou à mobilité réduite ».

40 % de la population concernée

La loi de 2005 donne une définition très large de la notion de « Personne à Mobilité Réduite » (PMR) : « toutes les personnes ayant des difficultés pour se déplacer, telles que, par exemple, personnes handicapées (y compris les personnes souffrant de handicaps sensoriels et intellectuels et les passagers en fauteuil roulant), personnes handicapées des membres, personnes de petite taille, personnes transportant des bagages lourds, personnes âgées, femmes enceintes, personnes ayant un caddie et parents avec enfants (y compris enfants en poussette) ». D'après une enquête d'Ile de France Mobilités, entre 2013 et 2015, 41 % de la population francilienne rencontre des difficultés plus ou moins importantes dans la réalisation d'au moins un déplacement au cours de la journée. Améliorer les déplacements des PMR, c'est améliorer les déplacements de tous.

Prise en compte croissante des normes d'accessibilité

La loi du 11 février 2005 impose des critères pour garantir l'accessibilité des espaces publics et de la voirie aux PMR :

- Les trottoirs doivent être suffisamment larges (140 cm libre de tout obstacle) et doivent disposer de seuils d'un maximum de 2cm, ce qui n'est pas toujours le cas ;
- Les trottoirs en pente ou en dévers peuvent entraîner une chute et empêcher les PMR d'utiliser les itinéraires piétons ;
- Le positionnement du mobilier urbain peut compliquer les itinéraires des PMR.

La mise aux normes accessibilité de la voirie est obligatoire pour toute création ou requalification des voies et des espaces publics.

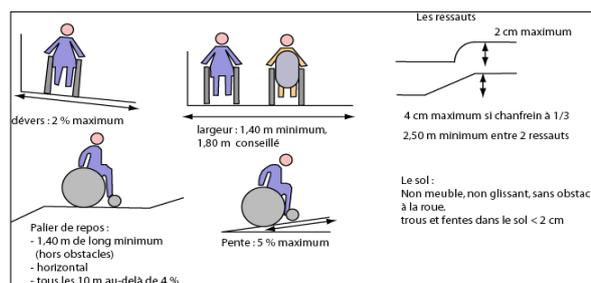




Figure 55 Traversée non aux normes à Auxerre



Figure 56 Traversée accessible à Auxerre

Des accès aux écoles peu conçus pour les piétons

Déplacements scolaires alternatifs

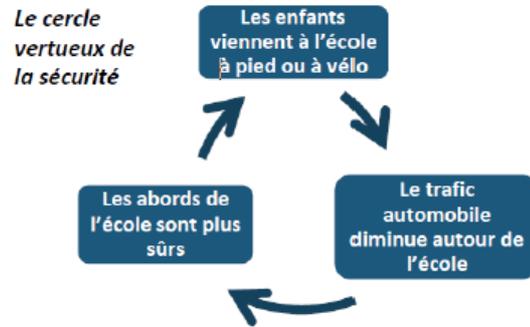
L'écomobilité scolaire est l'ensemble des mesures favorisant des pratiques de déplacement alternatives à l'automobile en lien avec les établissements scolaires chez les enfants et les jeunes. Elle comprend aussi bien des aspects infrastructurels (sécurité des cheminements actifs) que serviciels (pédibus, vélobus...).

Peu d'actions d'écomobilité scolaire

A ce jour, et malgré des tentatives de la part de parents d'élèves, aucune commune du territoire ne possède de dispositif « Pédibus ». Sur la base du principe du cercle vertueux de la sécurité, cette initiative permet pourtant de limiter la circulation automobile aux abords des écoles et de favoriser les déplacements à pied.

Souvent un angle mort des politiques de mobilité, la mobilité scolaire est un sujet de premier ordre : elle

forme les habitudes des futurs adultes, et tous les impacts sociétaux (coûts, pollution, santé...) qui en découlent.



Les abords d'école encore peu sécurisés

Aux abords des écoles, on constate qu'il n'y a pas systématiquement de barrières installées, et que la pacification des circulations motorisées au droit des écoles (zones 30, voies partagées, signalisation, ralentisseurs...) est souvent limitée.

Les cheminements actifs sont rares ou peu qualitatifs. Quelques bandes ou pistes cyclables permettent de relier des établissements scolaires, comme à Saint-Georges-sur-Baulche. Les trottoirs sont souvent étroits et dégradés. Au global, **l'emprise de l'automobile est forte**, y compris au plus près de l'école, leurs parvis servant de parking.



Figure 57 Forte emprise du stationnement et cheminements piétons étroits à Gurgy



Figure 58 Absence de trottoirs près de l'école à Charbuy



Figure 61 Dépose-minute à Venoy

Certaines communes ont mis en place des initiatives pour améliorer les conditions de stationnement et d'accès pédestre à l'école : dépose minute (à Venoy ou Villefargeau), neutralisation des places de stationnement devant l'école (à Saint-Georges-sur-Baulche ou Vincelles), parfois aménagement d'un parvis scolaire, neutralisation d'une rue (à Lindry), qu'il conviendra de développer sur les autres établissements scolaires



Figure 59 Mise en impasse de la rue de l'école à Lindry



Figure 60 Sécurisation à Vincelles

Synthèse des modes actifs

Points forts

- Des aménagements cyclables existants pouvant servir de base pour le développement des mobilités actives, en particulier sur la vallée de l'Yonne (Tour de Bourgogne)
- Des usages existants et une forte marge de progression, en particulier pour le vélo
- Un écosystème de services lié au vélo en développement, à accompagner et encourager
- Des usages tourisme et loisirs qui peuvent alimenter / compléter les usages pendulaires pour lesquels un potentiel fort existe
- Existence de cheminements piétons et vélo avec une qualité paysagère et patrimoniale, renforçant l'attractivité de ces modes
- Des démarches, réflexions et projets déjà engagés (SDC), pour des perspectives d'évolution positives

Points faibles

- Des aménagements pour les modes actifs insuffisamment nombreux et peu qualitatifs
- Entretien faible des trottoirs et bandes cyclables, dégradant les conditions de circulation
- Des abords d'école encore insuffisamment sécurisés et laissant une place importante à la voiture
- Des coupures naturelles (reliefs, cours de l'Yonne) ou anthropiques (autoroute, départementales) qui découragent certains trajets
- Partage de l'espace public difficile avec les modes motorisés, habitudes fortes sur le

stationnement et les vitesses élevées, qui insécurisent les déplacements à pied ou à vélo

- Espace public insuffisamment accessible aux personnes à mobilité réduite, en particulier en périurbain et dans le rural

Les nouvelles mobilités

Les nouvelles mobilités, késako ?

Les nouvelles mobilités correspondent à la fois à une nouvelle manière d'utiliser le mode automobile, l'utilisation de nouveaux services de mobilités et plus récemment, à de nouveaux modes de déplacements.

L'autosolisme :

L'ensemble des déplacements réalisés seul en voiture.

Le covoiturage :

L'utilisation en commun d'un véhicule motorisé par un conducteur et au moins un passager, effectuée à titre non onéreux excepté le partage des frais, dans le cadre d'un trajet que le conducteur effectue pour son compte.

Selon l'Enquête mobilité des personnes 2018-2019, 4 % des déplacements quotidiens en voiture sont covoiturés, et 2 % pour les trajets de longue distance. Le taux d'occupation moyen d'une voiture est de 1,4 pour les trajets quotidiens tous motifs confondus.

Une aire de covoiturage aménagée permet aux covoitureurs de se retrouver en permettant le stationnement adapté. Elle est idéalement multimodale afin de permettre des rabattements en modes alternatifs (marche, vélo et TC).

Le covoiturage spontané (ou ligne de covoiturage) est une variante où la prise en charge des passagers se fait à des arrêts signalés et sans organisation préalable entre conducteurs et passagers. Son usage s'apparente à celui d'une ligne de bus sans la contrainte horaire. Un partage des frais est souvent proposé.

L'autostop :

Procédé consistant, pour un piéton, à arrêter par un geste un automobiliste, pour être transporté gratuitement.

Son usage se rapproche du covoiturage spontané mais n'est pas structuré.

L'autopartage :

Mise à disposition de véhicules en libre-service, au profit d'usagers et pour la durée et la destination de leur choix et dont la flotte de véhicules peut être gérée par un opérateur privé, une collectivité ou réalisé de particulier à particulier (via une plateforme).

L'électromobilité :

Recours à des modes de transport de personnes ou de marchandises utilisant des véhicules mus exclusivement ou partiellement par une source d'énergie électrique (par batterie ou pile à combustible à hydrogène).

Les engins de déplacements personnels motorisés (EDPM) :

Désigne les véhicules sans places assises, conçus pour le déplacement d'une seule personne, équipé d'un moteur ou d'une assistance non thermique et limité à 25 km/h.

Regroupe les trottinettes électriques, les monoroues, les hoverboards, les gyropodes, ...

La mobilité solidaire :

Regroupe les moyens mis en œuvre pour faciliter l'accès à la mobilité chez les publics les plus vulnérables (personnes âgées ou en insertion professionnelles...).

Le covoiturage : des points de rencontre peu organisés

11 sites de covoiturage identifiés

L'enquête à destination des communes a permis d'identifier 11 sites où le covoiturage est pratiqué.

Mais le maillage actuel est principalement informel :

- Il n'y a qu'une seule véritable aire de covoiturage aménagée et signalée sur le territoire, à l'échangeur autoroutier Auxerre Nord, mise en service en 2023. Mais cette aire n'est pas jalonnée

est encore peu utilisée (alors que le parking au niveau du péage est lui surchargé) avec un taux de congestion de 40 % en tenant compte du stationnement au parking du péage ;

- On compte une dizaine de sites utilisés comme point de rencontre covoiturage sur des parkings existants mais non signalés pour cet usage.



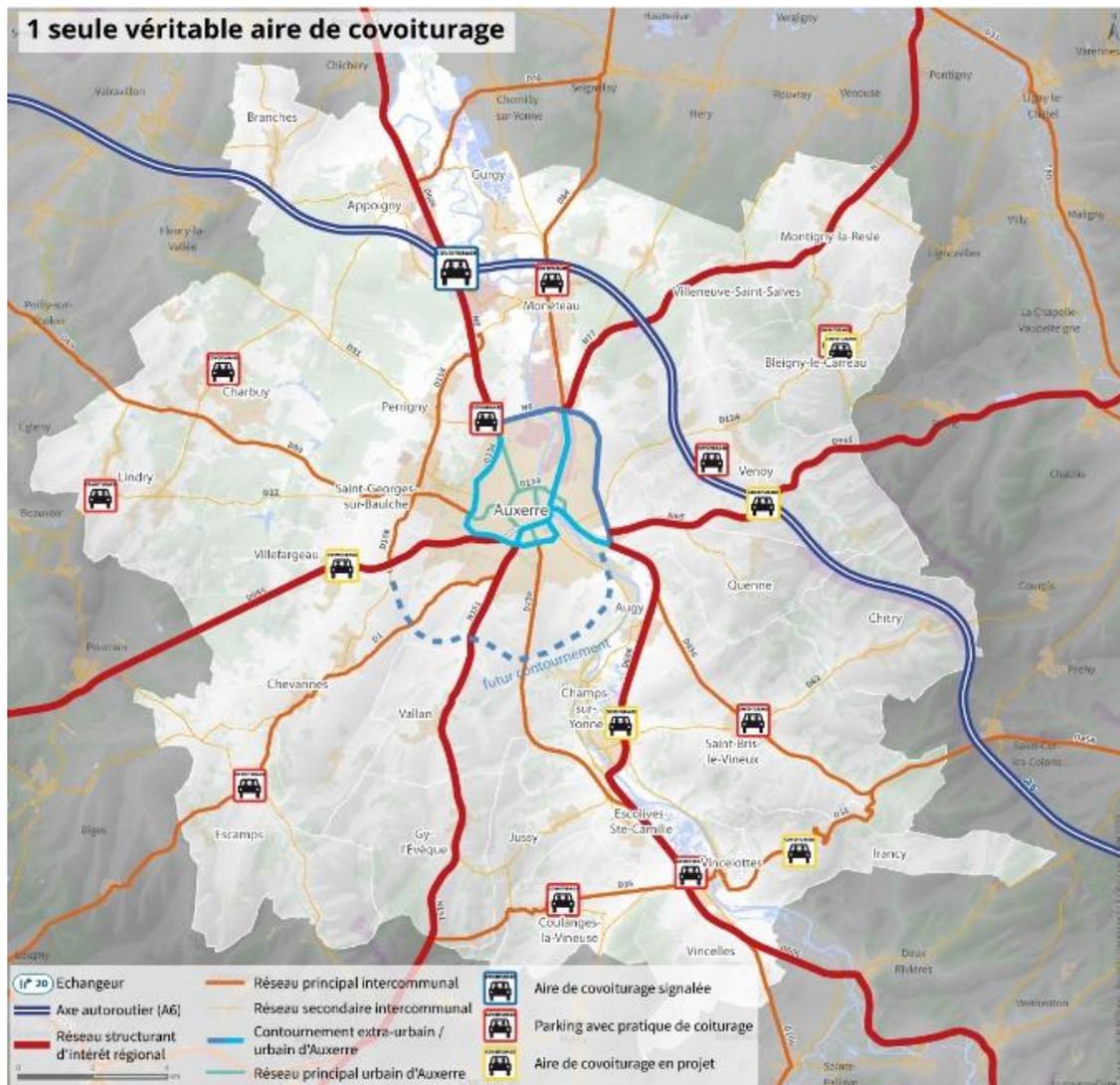
Figure 62 Nouvelle aire de covoiturage à Auxerre Nord



Figure 63 Parking avec pratique de covoiturage à Escamps

En complément, 5 aires de covoiturage supplémentaires sont projetées sur l'Auxerrois :

- 3 d'entre-elles seraient situées sur des axes structurants (RD965 et 606, échangeur de l'A6 / RN65) et affineront le maillage existant ;
- Seul l'axe de la RN151 serait à terme dépourvu d'aires de covoiturage.



Des potentialités de pratique du covoiturage

Une analyse des bases ressources humaines

La Communauté d'Agglomération de l'Auxerrois a sollicité auprès des principaux employeurs de l'Auxerrois leur base RH anonymisée recensant l'adresse de leurs salariés/agents.

Cette analyse a pour objectif de mieux connaître les flux de déplacements des actifs et d'identifier les potentialités d'utilisation du covoiturage et déterminer les opportunités quant au développement de ce type de services.

7 employeurs ont répondu positivement, 3 employeurs privés et 4 employeurs publics, représentant 3 641 actifs :

- La MDRY ;
- Le lycée Jacques Amyot ;
- Le centre hospitalier ;
- Transdev ;
- Fruehauf ;
- HMY ;
- DTT de l'Yonne.

Des corridors et zones de concentration favorable à l'utilisation partagée d'une voiture

En dehors du pôle urbain où les solutions en transport collectif et en mode actif sont plus efficaces, le

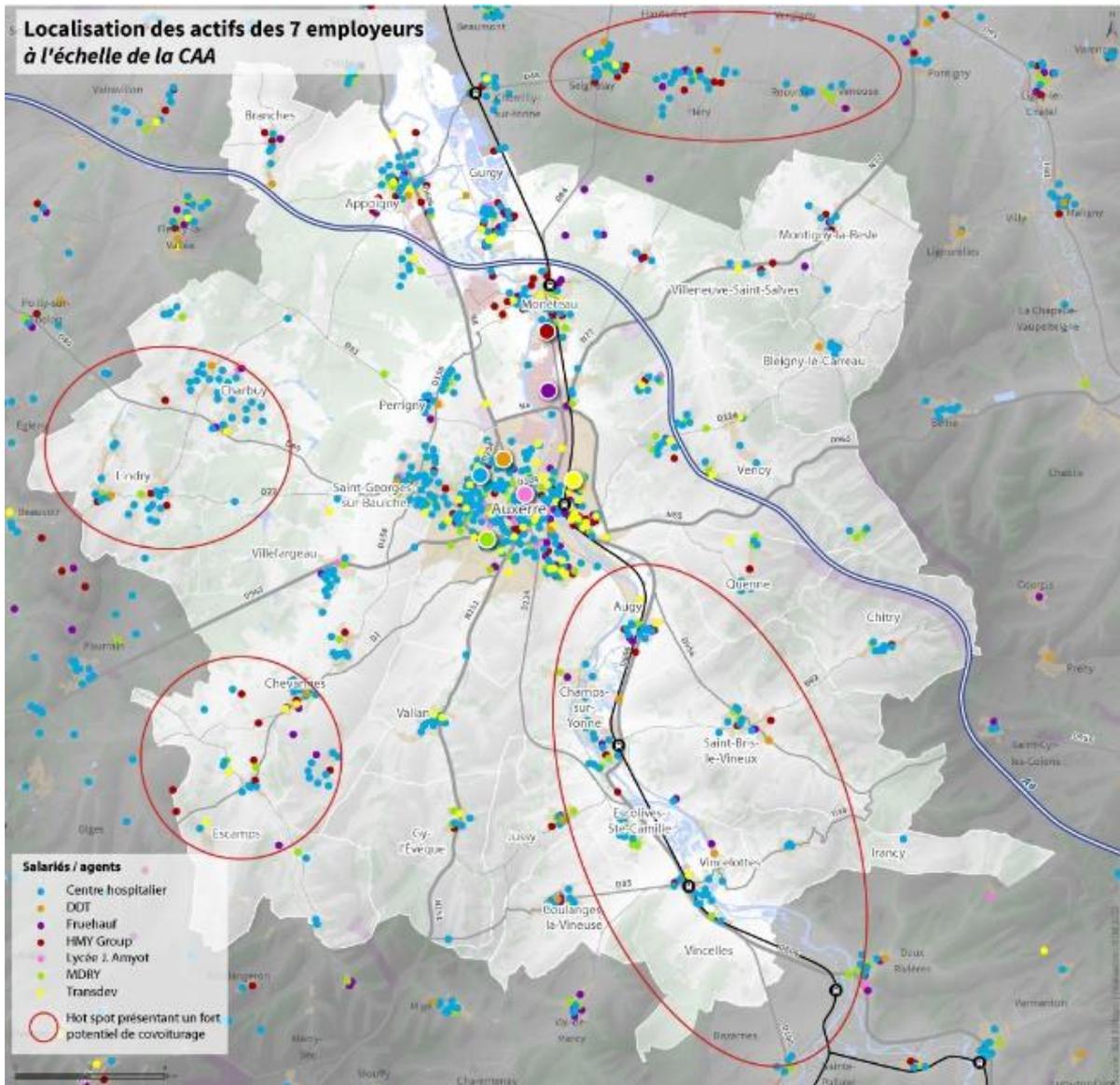
covoiturage présente un potentiel fort sur les secteurs périurbains et ruraux de l'Auxerrois.

- Chevannes ;
- Le corridor Yonne amont (D606).

Sur le territoire de la CAA ou en proximité, 4 grands secteurs à enjeux apparaissent :

- L'axe D84 vers Héry et Seignelay ;
- Lindry et Charbuy ;

Ces zones forment des secteurs prioritaires à étudier pour l'implantation d'infrastructures en faveur du covoiturage sur le périmètre CAA (aire de stationnement et rabattement modes actifs).



Une plateforme de mise en relation pour favoriser le covoiturage sur l'Auxerrois

Application locale Karos

La Communauté d'Agglomération de l'Auxerrois a fait appel à la société Karos pour lancer en septembre 2022 une application de mise en relation pour le covoiturage du quotidien. En février 2023, la plateforme enregistrait 629 personnes inscrites. Les trajets réalisés sont majoritairement centrés sur Auxerre et la vallée de l'Yonne, sur les zones les plus denses, et où souvent une offre de transport existe déjà. Les horaires des trajets sont concentrés sur les pointes (7h le matin et 17h le soir). Dans un premier temps, l'agglomération proposait une aide financière de 0,50€ par trajet, un dispositif qui pourrait être reconduit. Certaines entreprises partenaires proposaient un apport supplémentaire de 1€ pour compléter le coût du trajet et convaincre plus de salariés de choisir le covoiturage pour leurs trajets pendulaires.

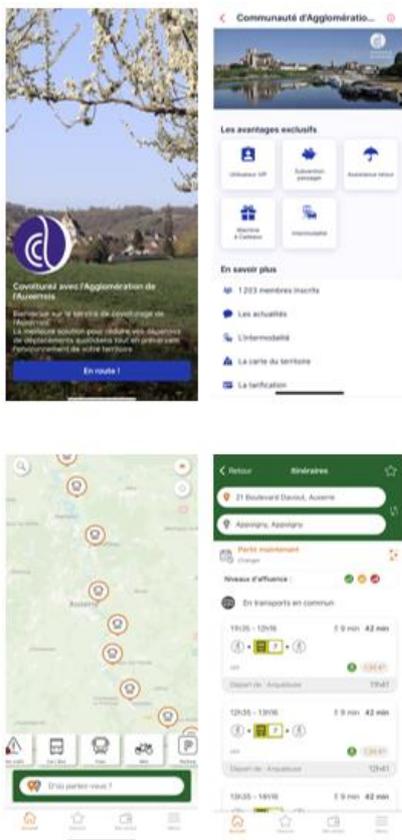


Figure 64 Visuel de l'application Karos

Application régionale Mobigo

En tant que chef de file de la mobilité sur son territoire, la Région Bourgogne-Franche-Comté a également déployé une solution de mise en relation des covoitureurs, sous sa marque des mobilités Mobigo. Cependant l'application mobile ne semble pas présenter les trajets en covoiturage. Sur le site internet, peu de trajets semblaient disponibles, et la majorité étaient issus du site Mobicoop, nécessitant la bascule vers un autre service de mise en relation. A noter que malgré un affichage de l'onglet sur un même site, le calculateur d'itinéraires de covoiturage est séparé du calculateur général, et nécessite la création d'un compte différent de celui des autres services Mobigo.



Figure 65 Calculateur d'itinéraires Mobigo

Concurrence et intégration faible

Ces deux solutions de mise en relation ont tendance à se faire concurrence, avec des modalités d'application différentes. Cela introduit de la confusion chez les usagers, et de la complexité pour bien appréhender les solutions de covoiturage. Avec pour résultat une offre et une demande faibles.

Globalement, la solution covoiturage est traitée comme une autre solution de mobilité, s'ajoutant à un panel de solutions à la fois large et disparate. Plutôt que de se combiner et de constituer un véritable système de mobilité multimodal répondant à tous les besoins, chaque mode semble entrer en concurrence avec l'autre. Avec à chaque fois un calculateur d'itinéraires, une tarification et une billetterie, et un fonctionnement différent.

D'autres solutions alternatives non développées aujourd'hui

Plans de Mobilité Employeur

Les PDME (Plan de Mobilité Employeur) visent à l'amélioration des conditions de déplacement des salariés des entreprises ou administrations. À l'échelle de zones d'activités, on parle de PDMIE (Plan de Mobilité Inter-Employeurs), ce qui permet d'augmenter le volume de salariés concernés. Aucune initiative n'a été relevée sur le territoire. Le PDU de 2010 prévoyait pourtant un soutien des initiatives, ainsi que la déclinaison d'un plan de mobilité pour la communauté d'Agglomération en tant qu'employeur. Le contexte économique, la localisation des entreprises et les effectifs salariés montrent des potentialités fortes (hôpital, HMY France, Fruehauf,...).

Toutefois, selon le questionnaire auprès des actifs, des dispositifs incitatifs sont en développement.

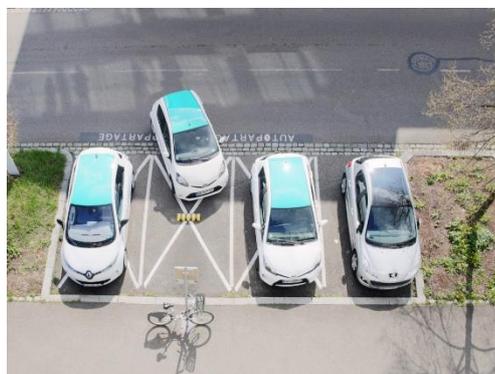
- 30 % des actifs déclarent pouvoir bénéficier dans leur entreprise du Forfait Mobilité Durable ;
- 10 % peuvent disposer de vélos de service pour leurs déplacements professionnels (ce qui est souvent le cas des employeurs publics) ;
- 22 % peuvent avoir recours à une plateforme de covoiturage au sein de leur structure (ou à l'échelle de la zone) ;
- Et 30 % déclarent ne pas savoir si ces dispositifs leur sont proposés.

Spécifiquement sur le stationnement vélos, les $\frac{3}{4}$ des actifs disposent d'un tel équipement. La présence de stationnements vélos sécurisés est un levier majeur de report modal pour les actifs, allant de pair avec la présence d'aménagements cyclables pour venir sur site.

L'autopartage

Malgré un test en 2019 porté par la société coopérative Citiz (2 voitures à disposition), aucun système d'autopartage organisé n'est actuellement proposé. Ce système permet de désinciter à la possession de véhicules automobiles, en mettant à disposition une voiture partagée. La possession d'un véhicule automobile incite en effet à son usage (volonté de « rentabiliser » l'achat), avec toutes les nuisances qui sont liées à l'excès de l'usage

automobile. L'autopartage est donc un levier de décarbonation des mobilités : il encourage à réaliser les déplacements du quotidien à vélo, à pied ou en TC, tout en sécurisant les usagers sur les déplacements ne pouvant se faire autrement (ex: transports encombrants).



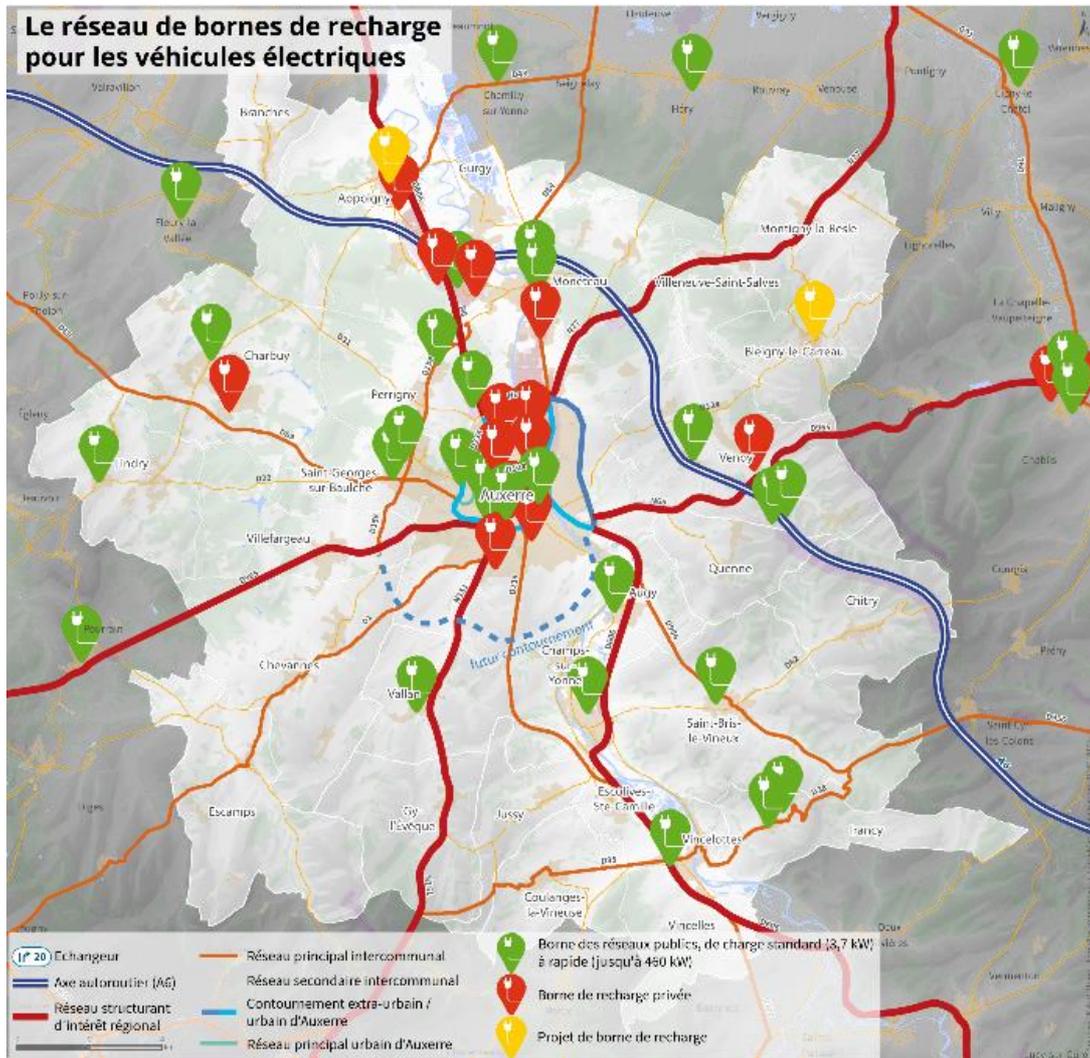
Un réseau de bornes de recharge développé pour décarboner la mobilité automobile

Un maillage avancé à l'échelle du territoire

D'après les informations issues du questionnaire commune et des informations disponibles sur le site chargemap.com, la Communauté d'Agglomération de l'Auxerrois dispose de **75** bornes de recharge (soit **149** points de charge) réparties dans **14 communes** (hors autoroute). L'offre est partagée entre plusieurs acteurs :

- Les réseaux SDEY et Freshmile, proposant 63 points de recharge accélérés et 9 points rapides sur le territoire ;
- Les bornes privées (appartenant aux particuliers ou aux professionnels) avec 33 bornes pour 61 points de charge ;
- Sur l'aire d'autoroute de Venoy, Total Energie et ENGIE proposent 22 points de charge rapide et 3 points accélérés.
- 8 bornes du réseau Superchargeur de Tesla (pour 16 points de charges) sont localisées à proximité de la RN6 à Appoigny.

Une concentration de l'offre est logiquement observable sur la polarité d'Auxerre. Mais le territoire possède un maillage dense de bornes de recharges mais encore actuellement peu utilisées.



L'Auxerrois, un territoire pionnier pour les carburants alternatifs

L'émergence d'un écosystème autour de l'hydrogène

Le territoire dispose d'une station hydrogène « AuxHYGen » d'une puissance d'un mégawatt situé Avenue Turdine à Auxerre. Elle fournit en énergie 5 bus du réseau Leo et produit 400 kg d'hydrogène par jour. Cette station a vocation à voir sa puissance augmentée ces prochaines années pour alimenter d'autres véhicules lourds et les futurs trains à hydrogène commandés par la Région pour circuler sur la ligne Auxerre <> Migennes.



Figure 66 Station AuxHYGen d'Auxerre (photo Photo © Hynamics)

2 stations GNV sur le territoire

L'Auxerrois dispose également de deux stations GNV (sous forme de GNL ou de GNC) pour les voitures, véhicules utilitaires légers et poids lourds :

- Près de l'échangeur Auxerre Nord à Monéteau
- A Auxerre dans la ZI de la Plaine de l'Isle.



Figure 67 Station GNV de Monéteau

GNV : Gaz Naturel pour Véhicules (gaz issu de sources fossiles)

BioGNV : gaz provenant de l'épuration du biogaz issu de la fermentation de matières organiques

GNL : Gaz Naturel Liquéfié

GNC : Gaz Naturel Comprimé

Des initiatives pour collecter les huiles alimentaires usagers

Depuis 2017, l'association Coll'ect 89 collecte les huiles alimentaires usagées de 500 restaurants ou collectivités icaunaises. Elles sont ensuite transformées en biocarburant par l'intermédiaire d'une entreprise lilloise.

En 2022, 92 tonnes d'huile de friture icaunaise ont ainsi été collectées. Une partie sert par exemple à alimenter des camions de ramassage des ordures ménagères de Béthune.

Fin des véhicules thermiques en 2035

Pour rappel, le parlement européen a voté en juin 2022 la fin de la commercialisation des véhicules thermiques neufs en 2035. Il s'agit donc pour l'Auxerrois de se préparer à cette nouvelle donne en développant les motorisations alternatives. Une synthèse de ces motorisations et de leurs impacts est disponible en annexe du document de PDM.

La sensibilisation et communication

Des événements pour encourager les changements de comportement

En 2022, la Communauté d'Agglomération de l'Auxerrois a organisé une journée de la mobilité avec plusieurs animations sur la thématique, l'opération est renouvelée en 2023. L'objectif est de communiquer et sensibiliser autour des enjeux de la mobilité, d'informer sur l'offre mise en place par l'agglomération, de faire essayer et plus globalement de donner envie aux habitants de modifier leurs habitudes de déplacements. D'autres événements à visée plus sportives ont également été organisés.

Par ailleurs, les associations organisent des activités et animations, par exemple La Roue Libre qui organise des Vélourtions, manifestations festives de vélos sur des parcours dans la ville, ou des ateliers d'auto-réparation.

Actions de communication

La communication autour des alternatives de mobilités passe par le guide des mobilités, il est cependant centré sur l'offre Leo et la présentation des horaires des bus. Une présentation plus complète, et couvrant toutes les solutions de mobilité, permettrait de donner une vision globale des offres à disposition, avec la possibilité de sensibiliser sur les notions d'intermodalité et d'enchaînement entre plusieurs modes. Actuellement les présentations des offres sont portées par chaque structure délégataire, sans guichet unique pour les usagers. La Maison des Mobilités est un support de communication physique idéal pour centraliser et présenter l'ensemble des offres de mobilité, cependant elle est actuellement principalement destinée à l'interface avec les usagers du réseau de bus.

Programmes de sensibilisation

Plusieurs programmes sont mis en place au niveau national pour aider les collectivités à animer la thématique des mobilités. La Fédération des Usagers de la Bicyclette (FUB) porte par exemple deux programmes :

- Génération Vélo : Financement de formations Savoir Rouler à Vélo pour développer la pratique chez les jeunes ;

- Objectif Employeur Pro-Vélo : Animations et formations pour développer la pratique cyclable des salariés sur leurs déplacements pendulaires.

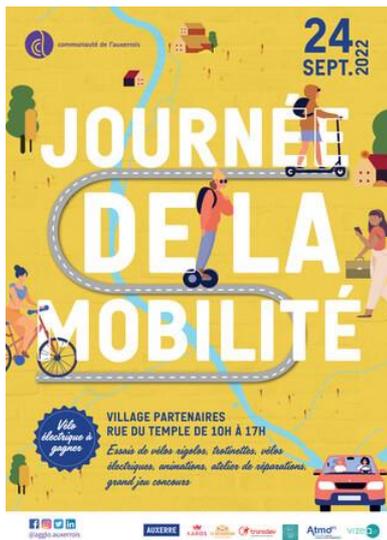
Actuellement, les écoles et entreprises du territoire ne semblent pas avoir encore fait appel à ces programmes.



Figure 68 Véloration organisée par l'association Roue Libre

scooters et voitures, et depuis 2022 elle a ouvert un garage solidaire à la suite du déménagement des locaux à Gurgy. Les adhérents bénéficiaires de l'association sont orientés par les CCAS, Pôle Emploi, les missions locales pour l'emploi et l'insertion, le conseil départemental de l'Yonne ou les agences d'Intérim.

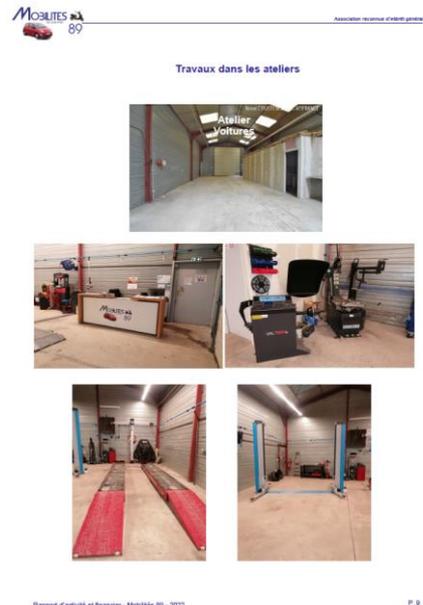
Actuellement la flotte de l'association est constituée de véhicules thermiques (seulement 2 scooters électriques). L'association est confrontée à des moyens financiers et humains limités pour pouvoir enclencher le basculement vers une mobilité décarbonée. Des freins psychologiques apparaissent également sur les véhicules électriques et les mobilités actives.



L'inclusion par la mobilité : des dispositifs en faveur de la mobilité des plus fragiles

Mobilité solidaire dans l'Auxerrois : Mobilités 89

L'association Mobilités 89 a été créée en 1995 à Auxerre, à l'origine pour proposer la location de mobylettes à destination des publics précaires (demandeurs d'emploi de longue durée, bénéficiaires du RSA, jeunes de moins de 26 ans, travailleurs handicapés...). Son activité a évolué vers la location de



D'autres actions possibles

Actuellement il n'existe pas sur l'Auxerrois de structure proposant des actions spécifiques sur les mobilités

actives pour les publics précaires. Par exemple des cours de remise en selle pour adultes, de la location de vélos à bas coûts, des aides à l'achat pour les vélos adaptés aux handicaps, ou des sessions de sensibilisation à la marche et à l'orientation en ville, pourraient être mises en place pour les personnes en difficulté, par le biais d'une association, de la collectivité elle-même ou de toute autre structure mandatée dans ce but.

D'autres exemples d'actions mises en place dans des collectivités peuvent être la mise en place d'un service de covoiturage ou de transport à la demande solidaire, un atelier d'auto-réparation de vélos, ou une plateforme de mobilité solidaire regroupant toutes les actions en faveur des publics les plus fragiles, notamment afin de centraliser les informations et sensibiliser les prescripteurs sur le sujet du droit à la mobilité.

Synthèse des nouvelles mobilités

Points forts

- Des actions engagées sur l'aménagement, l'animation et la communication
- Un réseau de bornes électriques en fort développement
- Un territoire engagé dans la décarbonation des motorisations à travers l'engagement dans l'hydrogène
- De nombreux programmes mis en place au niveau national pour lancer des actions sur la communication, sensibilisations, expérimentations...
- Un écosystème d'entreprises en plein développement, de nouvelles solutions innovantes sont proposées

Points faibles

- Besoin de pérenniser les actions (par exemple journée de la mobilité) pour envoyer des signaux forts
- Manque de coordination entre les différentes offres et actions, besoin d'apporter de la cohérence, du dialogue entre les offres, et des

offres croisées (ex : covoiturage + bus, covoiturage + vélo...)

- Des actions qui doivent être lancées pour tendre vers un système de mobilité plus décarboné et équitable : plans de mobilités employeurs, mobilité solidaire, autopartage, formations et sensibilisations, écomobilité scolaire, développement des aires de covoiturage...

Les pistes pour la suite ?

Les attentes des élus pour ce PDM

La santé : une attente forte pour les élus

L'accès aux services de santé est le point le plus cité parmi ces pistes d'amélioration. L'accès au centre hospitalier et aux structures médicales secondaires (cabinets médicaux, maisons de santé) constituent un objectif majeur du futur PDM.

L'emploi : un autre axe prioritaire

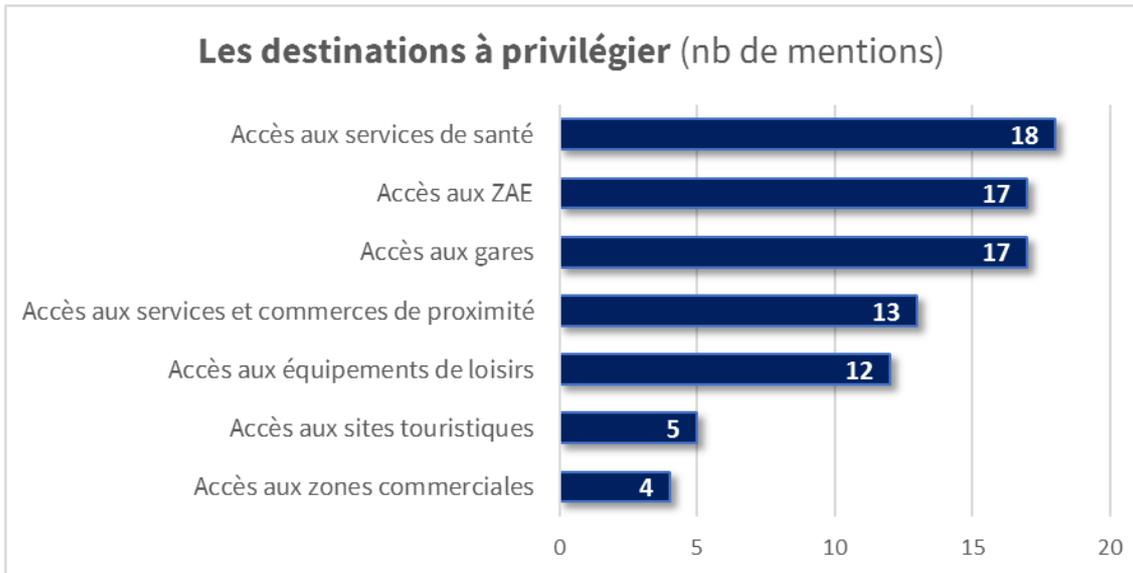
L'accès aux ZAE et aux gares feront aussi l'objet d'une attention particulière, aussi bien en termes d'offres de mobilité (lignes de transport public, aménagements cyclables) que de services (plateforme de covoiturage, conseil en mobilité auprès des entreprises).

Services, commerces et loisirs : des attentes plus secondaires mais qui ne doivent pas être occultées

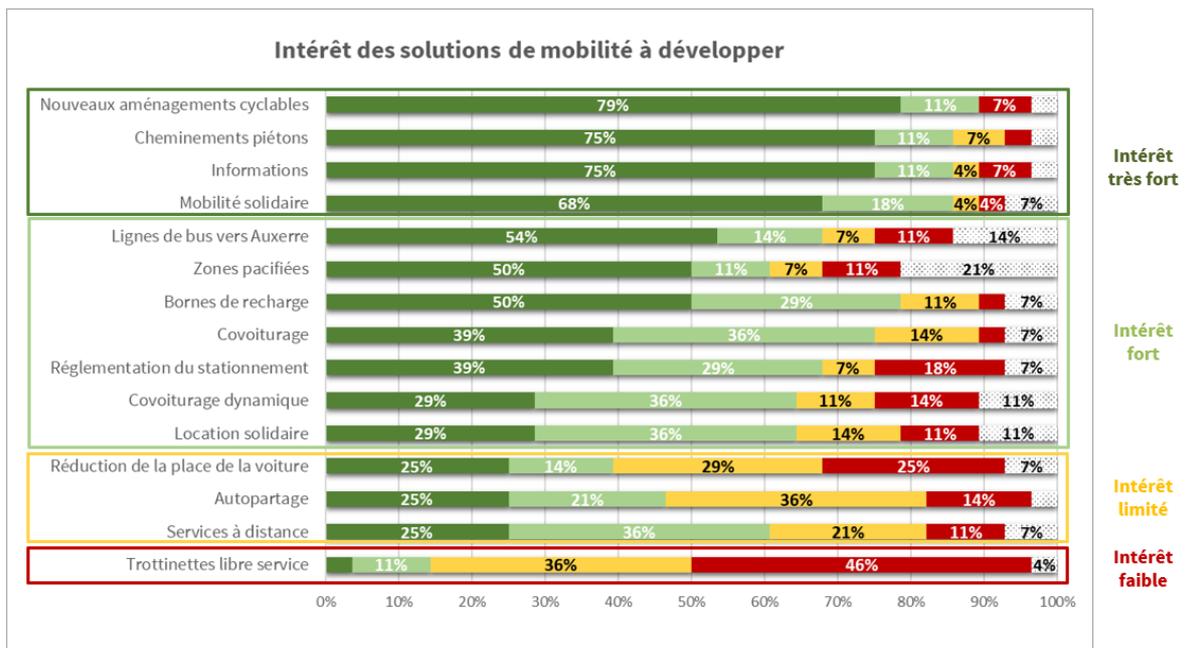
L'accès aux services de proximité devra être pris en compte notamment pour les publics captifs (jeunes, personnes âgées et personnes à faibles ressources). Le PDM devra apporter des solutions pour faciliter la mobilité sur des périodes dites creuses (en journée et le soir), hors des heures de pointe plus traditionnellement dédiées aux trajets pendulaires.

Le tourisme et les zones commerciales : des aspects peu prioritaires

Toutefois les zones commerciales concentrant aussi des emplois, une attention particulière doit être portée pour faciliter l'accès des actifs à ces zones.



Les solutions à développer



Annexes

Tableau des sigles employés

Ad'AP : Agenda d'Accessibilité Programmé

ADEME : Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Energie

ANRU : Agence Nationale pour la Rénovation Urbaine

AOM : Autorité Organisatrice de Mobilité

BAAC : Base de données des Accidents Corporels de la circulation

CAA : Communauté d'Agglomération de l'Auxerrois

CCI : Chambre de Commerce et d'Industrie

CD 89 : Conseil Départemental de l'Yonne

CPER : Contrat de Plan Etat Région

DDT : Direction Départementale des Territoires

DSP : Délégation de Service Public

DTA : Directive Territoriale d'Aménagement

EDPM : Engins de déplacements personnels motorisés

ERP : Etablissement Recevant du Public

GES : Gaz à Effet de Serre

HC : Heures creuses

HP : Heures de pointe

HPM : Heure de Pointe du Matin

HPS : Heure de Pointe du Soir

INSEE : Institut National de la Statistique et des Etudes Economiques

JOB : Jour Ouvrable de Base

LOM : Loi d'Orientations des Mobilités

NOTRe : Nouvelle Organisation Territoriale de la République

P+R : Parc-Relais

PAE : Parc d'activités Economiques

PCAET : Plan Climat Air Energie Territoriale

PDM : Plan de Mobilité

PDME : Plan de Mobilité Employeur

PDMES : Plan de Mobilité d'Etablissement Scolaire

PDMIE : Plan de Mobilité Inter-Entreprises

PDU : Plan de Déplacements Urbains

PEM : Pôle d'Echanges Multimodal

PL : Poids Lourds

PLM : Paris-Lyon-Méditerranée

PLH : Plan Local de l'Habitat

PLUi-HM : Plan Local d'Urbanisme Intercommunal Habitat Mobilité

PMR : Personnes à Mobilité Réduite

QPV : Quartier Politique de la Ville

SCoT : Schéma de Cohérence Territoriale

SDA : Schéma Directeur d'Accessibilité

SNCF : Société Nationale des Chemins de Fer

SRU : Solidarité et Renouveau Urbain

SRCAE : Schéma Régional du Climat de l'Air et de l'Energie

TAD : Transport à la Demande

TC : Transports Collectifs

TCU : Transports collectifs Urbains (lignes de bus urbaines)

TMJA : Trafic Moyen Journalier Annuel

TV : Tout véhicule (2 roues motorisés, véhicule léger et poids lourds)

UFR : Usager en Fauteuil Roulant

VAE : Vélo à Assistance Electrique

VLS : Vélos en Libre-Service

VNF : Voies Navigables de France

ZA : Zone d'Activités

ZAC : Zone d'Aménagement Concertée

2RM : Deux roues motorisés

Définitions des termes de la mobilité

AOM : Autorité Organisatrice de Mobilité : Nom de la collectivité territoriale (ville, agglomération, département, région), dans l'exercice de sa compétence mobilité. Elle définit la politique de transport (niveau de l'offre, financement, qualité de service, choix des investissements, tarification, etc.) puis choisit par exemple pour le réseau de TC, après appel d'offre, une société exploitante qui mettra en œuvre cette politique.

Autopartage : Système de partage de véhicules. L'autopartage est 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.

Autosolisme : Ensemble des déplacements réalisés seul en voiture.

Captif : Désigne une personne non motorisée qui ne dispose pas de choix entre différents moyens de déplacement.

Covoiturage : Utilisation conjointe et organisée d'un véhicule, par un conducteur non professionnel et un ou plusieurs tiers passagers, dans le but d'effectuer un trajet commun.

Déplacement : Unité de mesure de la mobilité quotidienne. Un déplacement est caractérisé par une origine et une destination, un motif (école, achats, travail, etc.), une durée, un ou plusieurs mode(s) de transport. Un aller-retour vaut deux déplacements.

Déplacement chaîné : succession de déplacements réalisés pour différents motifs sans retour au domicile intermédiaire (ex : emmener ses enfants à l'école et aller au travail).

Ecomobilité : Mise en place et utilisation des modes de transports limitant les pollutions et les émissions de gaz à effet de serre : marche, vélo, transports en commun, autopartage, covoiturage...

Electromobilité : Recours à des modes de transport de personnes ou de marchandises utilisant des véhicules mus exclusivement ou partiellement par une source d'énergie électrique (par batterie ou pile à combustible à hydrogène).

Engins de déplacements personnels motorisés (EDPM) : Désigne les véhicules sans places assises, conçus pour le déplacement d'une seule personne, équipé d'un moteur ou d'une assistance non thermique et limité à 25 km/h. Regroupe les trottinettes électriques, les monoroues, les hoverboards, les gyropodes, ...

Enquête Ménage : L'objet de cette enquête est de recueillir les pratiques de déplacements d'une population. Cette enquête recense tous les déplacements des personnes interrogées, quel que soit le mode de déplacement utilisé, y compris la marche.

Intermodalité : Conditions de transition entre plusieurs modes de transport. Elle vise un usage combiné de différents modes de transport selon leur domaine de pertinence.

Jalonnement : Mise en place de panneaux (directionnels ou non) régulièrement espacés dans le but de signaler un itinéraire précis. S'applique pour la circulation automobile, le transport routiers, le stationnement, la marche à pied et le vélo.

Maillage : Réseau de transport organisé et connecté pour assurer la cohérence de l'agglomération à une échelle donnée.

Management de la mobilité : Le management de la mobilité consiste à inciter les individus, les entreprises, les institutions à satisfaire leurs besoins de transport en utilisant au mieux les modes alternatifs et en réduisant l'usage de la voiture individuelle.

Mobilité : Au sens strict, capacité des personnes à se déplacer – et des biens à être transportés – d'un endroit à un autre. La mobilité individuelle ou quotidienne désigne le nombre de déplacements réalisés par jour et par personne.

Mobilité solidaire (ou inclusive) : Ensemble des moyens mis en œuvre pour faciliter l'accès à la mobilité chez les publics les plus vulnérables (personnes âgées ou en insertion professionnelles...).

Modes alternatifs : Modes de transport qui constituent une alternative à l'utilisation de modes de transport motorisés individuels (automobile en solo et deux-roues motorisés).

Modes actifs (ou modes doux) : Modes de transport non motorisés, faisant appel à la force musculaire humaine pour avancer. Ce sont par exemple la marche, le vélo, les rollers...

Multimodalité : Recours à plusieurs modes de transports lors d'un déplacement d'une personne ou de marchandises.

Parc Relais (P+R) : Parc de stationnement réalisé à proximité d'une station de transports collectifs et conçu pour inciter les automobilistes à utiliser les transports collectifs pour rejoindre leur destination finale.

Parts modales : Répartition des déplacements entre les différents moyens de transport : voiture, transports collectifs, deux-roues, marche...

PDE - PDMIE – PDMES – PDM : Ensemble des mesures prises au sein d'un établissement public ou privé, visant à favoriser les solutions alternatives à l'usage de la voiture particulière pour venir travailler.

Personne à Mobilité Réduite (PMR) : Toute personne dont la mobilité est réduite, par suite d'une incapacité physique (sensorielle ou motrice), d'une déficience intellectuelle, de l'âge ou de toute autre cause génératrice d'un handicap dans l'usage du transport (matériel encombrant, personne avec poussette...) et dont la situation requiert une attention particulière et une adaptation des services offerts d'ordinaire à l'ensemble des usagers.

Pôle d'échanges (ou Pôle intermodal) : Gare ou grand pôle regroupant plusieurs modes de transport

et constituant ainsi un lieu privilégié de correspondances des voyageurs. Il s'accompagne d'une information multimodale, d'une mise en correspondances des réseaux de transports collectifs et offre une multitude de services.

Rupture de charge : Étape pendant laquelle des marchandises ou des passagers sont transférés d'un véhicule à un autre (ex : d'un bus à un autre). Ces transbordements sont souhaités les plus efficaces et performants possibles.

Transfert / Report modal : Report régulier d'un mode de transport sur un autre pour effectuer un déplacement, de la voiture vers le transport public, par exemple.

Transport à la demande (TAD) : Ligne de transport public dont les services sont déclenchés à la demande

Véloroute : Itinéraire cyclable de moyenne et longue distance continu, sécurisé et balisé. En pratique, il se peut que l'itinéraire emprunte des segments de voies partagées avec d'autres modes de déplacement motorisés.