



communauté de l'auxerrois

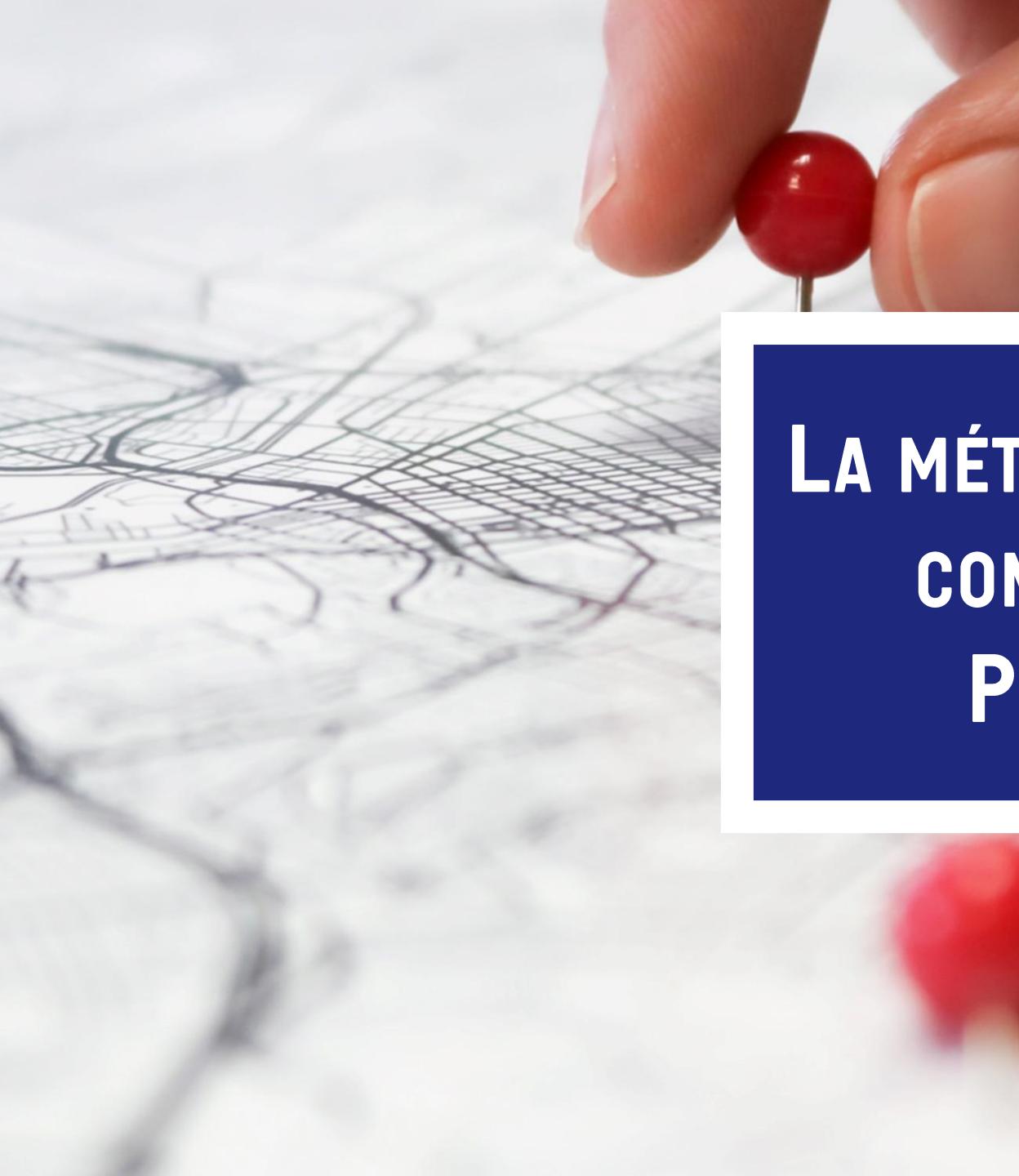


# Plan Local d'Urbanisme intercommunal Habitat et Mobilités

Programme d'Orientations et d'Actions Mobilités



<u><a href="#">La méthodologie de co-construction du POA-mobilités</a></u> .....	<b>p3</b>
<u><a href="#">Présentation du Programme d'Orientations et d'Actions Mobilités</a></u> .....	<b>p8</b>
<u><a href="#">Le détail des actions du POA-mobilité</a></u> .....	<b>p19</b>
<u><a href="#">Axe 1 : Faire de l'Auxerrois un territoire favorable aux modes actifs</a></u> .....	<b>p25</b>
<u><a href="#">Axe 2 : Organiser un réseau de transports collectifs hiérarchisé, uniifié, qualitatif et fiable</a></u> .....	<b>p49</b>
<u><a href="#">Axe 3 : Valoriser l'axe ferroviaire et renforcer l'usage du train pour les déplacements quotidiens</a></u> .....	<b>p52</b>
<u><a href="#">Axe 4 : Adapter et sécuriser l'usage et la place des déplacements routiers aux enjeux de mobilité durable</a></u> ... <a href="#">p60</a>	
<u><a href="#">Axe 5 : Impulser et accompagner les changements de comportement pour une mobilité plus durable</a></u> .....	<b>p75</b>
<u><a href="#">Synthèse du plan d'actions</a></u> .....	<b>p89</b>
<u><a href="#">Annexes</a></u> .....	<b>p100</b>
<u><a href="#">Annexe accessibilité</a></u> .....	<b>p103</b>



# LA MÉTHODOLOGIE DE CO-CONSTRUCTION DU POA-MOBILITÉ

# Le projet mobilité : une démarche en 5 étapes (I)



## Étape 1 : Validation d'une stratégie globale de mobilité



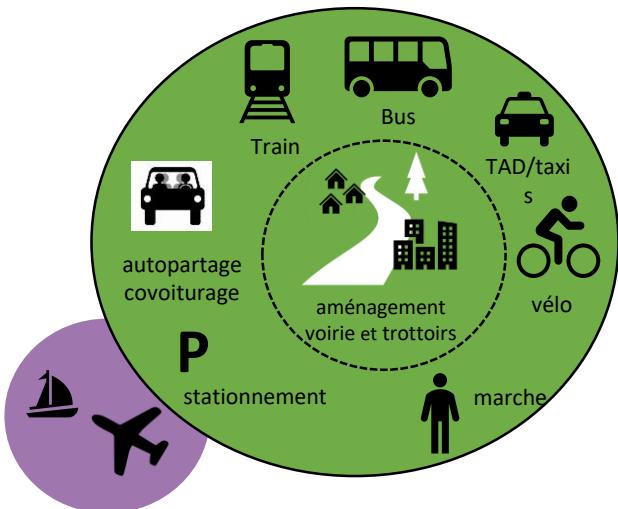
Les principaux domaines d'intervention du projet mobilité ont été formalisés au démarrage de la démarche d'élaboration du PLUi-HM par la validation par les élus communautaires d'une « **stratégie mobilité** » qui vise à répondre aux enjeux suivants :

- *Attractivité*
- *Qualité de vie*
- *Transition écologie et modernisation*

La stratégie consiste à mettre en place une **offre de mobilité globale, multimodale et complémentaire** adaptées à la diversité des besoins de déplacements et à la composition du territoire communautaire.

Les axes d'intervention identifiés sont les suivantes :

- Rationaliser l'offre de transport en commun en fonction de la densité et de l'attractivité des secteurs desservis
- Améliorer le transport à la demande
- Décarboner la flotte de bus
- Mettre en place des services de mobilité adaptés à la diversité des besoins en s'appuyant sur les nouvelles formes de mobilité, plus souples : vélos, trottinettes, marche, covoiturage, autopartage
- Organiser les services de mobilité au sein d'un pôle d'échange multimodal en gare d'Auxerre
- Adapter la voirie et les espaces publics pour favoriser/faciliter l'usage des modes alternatifs à la voiture individuelle
- Accompagner le changement : sensibiliser, informer, accompagner, lever les freins, rendre les services de mobilité lisibles et simples d'accès
- Concerter, co-élaborer, créer un éco-système mobilité partagé



 **Le bus**, une solution adaptée aux zones denses

 **Le transport à la demande**, une solution complémentaire pour désenclaver les secteurs peu denses pour des distances longues

 **Le train**, une solution pour accéder/sortir du territoire

 **Le covoiturage**, une solution complémentaire aux transports en commun sur les longues distances pour les territoires peu denses

 **Le vélo**, une solution pour des déplacements de moyenne distance (5km = 15-20 mn)

 **La marche**, une solution pour les déplacements courts

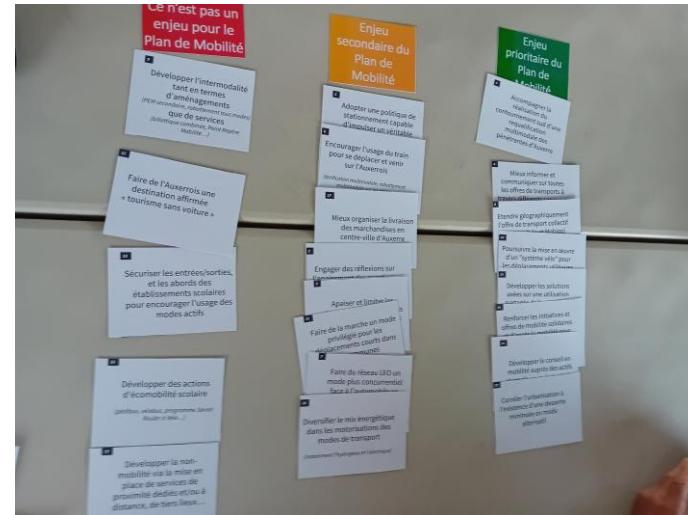
## Le projet mobilité : une démarche en 5 étapes (II)



## **Étape 2 : Identification des orientations stratégiques, socles du futur projet de mobilité**

A l'issue des conclusions du diagnostic, les premiers enjeux ont été établis de manière concertée lors d'ateliers de travail multi-partenarial réunissant les élus et partenaires de la Communauté de l'Auxerrois dans le cadre d'un carrefour PLUi-HM.

Les participants étaient invités à prioriser de manière collégiale une liste de 21 orientations stratégiques comme étant de priorité importante, de priorité secondaire, ou ne constituant pas à ce jour une priorité pour le territoire.



## **Étape 3 : Arbitrage des orientations stratégiques à intégrer au PADD du PLUi-HM**

Sur la base des orientations stratégiques priorisées à l'étape 2, les orientations stratégiques ont été reformulées puis soumis aux partenaires et aux élus à travers 2 ateliers de travail distincts. L'objectif était ainsi de valider les orientations en matière de mobilité à inscrire au PADD.

Après une phase de synthèse et d'arbitrage avec les services et élus de la CAA, 18 enjeux stratégiques structurés en 5 axes d'intervention (en plus d'un axe « global » sur le développement des mobilités durables) ont été arrêtés et forment le volet mobilité du PADD.

Ils traduisent une volonté affichée de poursuivre le développement de l'offre de mobilité mais sans l'intégration de contraintes fortes vis-à-vis de l'automobile, en cohérence avec la stratégie globale de mobilité souhaitée par les élus.

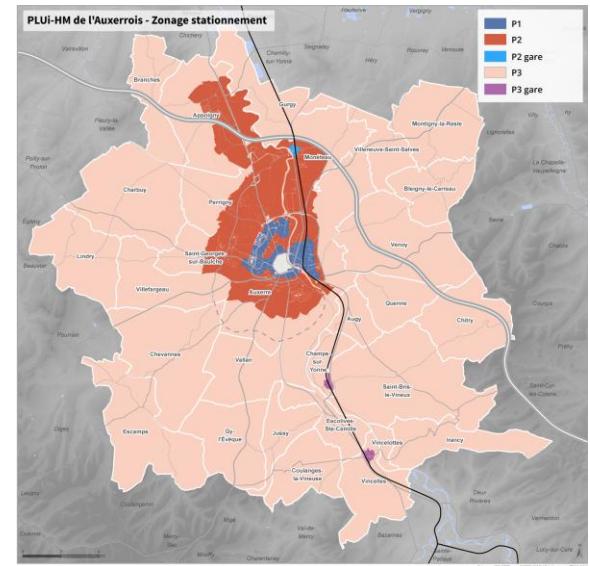
# Le projet mobilité : une démarche en 5 étapes (IV)



## Étape 4 : L'écriture des normes stationnement dans le règlement du écrit du PLUi-HM

En parallèle de la définition du plan d'actions, un travail a été mené avec les élus et les partenaires sur les normes de stationnement dans les constructions neuves pour les véhicules motorisés et les cycles. Ce sujet a été abordé dans le cadre d'un carrefour PLUi-HM portant sur les aspects réglementaires.

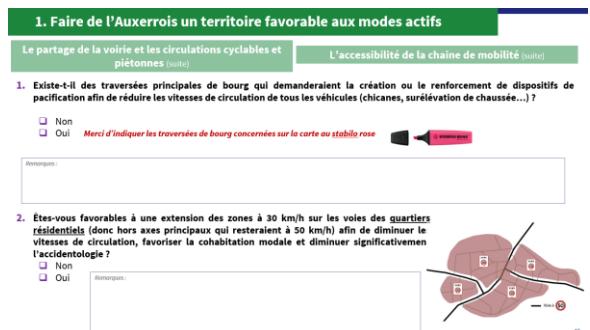
**Il a notamment été retenu le principe de lier la norme de stationnement à la densité de la desserte en transport collectif à travers un zonage spécifique pour le stationnement.**



## Étape 5 : Du PADD au POA : la construction du plan d'actions

Les 18 orientations mobilités ont ensuite été déclinées en actions. Un Comité des Partenaires et une Commission mobilité se sont réunies pour se prononcer sur les actions à retenir au Programme d'Orientations et d'Actions Mobilité du PLUi-HM et le niveau d'ambition et le contenu opérationnel de ces actions.

**Après une étape de synthèse et de reformulation, un programme de 21 actions mobilités répondant aux orientations du PADD a été proposé.**



### 1. FAIRE DE L'AUXERROIS UN TERRITOIRE FAVORABLE AUX MODES ACTIFS

L'aménagement des infrastructures cyclables définies au schéma cyclable d'agglomération

Le partage de la voirie et les circulations cyclables et piétonnes

Les services relatifs aux mobilités actives

L'accessibilité de la chaîne de mobilité

### 2. ORGANISER UN RÉSEAU DE TRANSPORTS COLLECTIFS HIÉRARCHISÉ ET UNIFIÉ

Une offre TC diversifiée en fonction de la densité et de l'attractivité des secteurs desservis

La décarbonation de la flotte de bus

### 3. VALORISER L'AXE FERROVIAIRE ET RENFORCER L'USAGE DU TRAIN POUR LES DÉPLACEMENTS QUOTIDIENS

Le pôle gare d'Auxerre : un rôle pivot dans le système de mobilité

Monéteau, Champs, Vincelles : des pôles multimodaux à structurer

Le train comme mode de transport quotidien sur l'Auxerrois

### 4. ADAPTER ET SÉCURISER L'USAGE ET LA PLACE DES DÉPLACEMENTS ROUTIERS AUX ENJEUX DE MOBILITÉ DURABLE

La LISA, un coup parti pour transformer le système de mobilité

Le stationnement automobile : répartition, réglementation, intermodalité

Le covoiturage au quotidien et les alternatives à l'autosolisme

Les marchandises et circulations agricoles : stationnement, circulation, livraisons

L'information et la communication pour accompagner les changements de comportement

L'écomobilité scolaire

La mobilisation des employeurs publics et privés sur la mobilité domicile-travail et professionnelle

La mobilité solidaire pour lutter contre l'exclusion

Un MAAS pour faciliter la lisibilité de l'offre de mobilité globale et l'usage multimodal

### 5. IMPULSER ET ACCOMPAGNER LES CHANGEMENTS DE COMPORTEMENT POUR UNE MOBILITÉ PLUS DURABLE

# PRÉSENTATION DU PROGRAMME D'ORIENTATIONS ET D'ACTIONS MOBILITÉS

**Le volet mobilités du PLUi-HM est l'occasion de repenser l'organisation de l'espace public et ses fonctions. La rue doit être le reflet d'un changement des moyens de déplacements et d'une réduction des trajets en voiture. La place réservée à chaque mode est en pleine redéfinition, et le PLUi-HM est l'occasion d'en fixer les priorités, en particulier en faveur des mobilités actives.**

## ***Actions pour adapter la voirie et l'espace public afin de faciliter la circulation des modes actifs***

Le réseau viaire hérité de la période du tout-automobile des années 1970 et 1980 laisse peu de place aux autres modes et en particulier aux modes actifs. A la suite de la mise en service de la LISA, le PLUi-HM propose de requalifier les principaux axes de l'agglomération pour affecter à chaque mode une place sur la voirie et réduire les externalités négatives du trafic automobile.

Les espaces et paysages urbains sont repensés autour d'espaces publics solidaires et durables, partagés et accessibles au service de la cohésion sociale et territoriale et l'amélioration du cadre de vie.

## ***Actions pour tendre vers un éco-système vélo***

Le manque d'aménagements cyclables sécurisés étant le premier frein à la pratique quotidienne du vélo, il s'agit de mettre en œuvre le Schéma Directeur d'Agglomération pour construire un réseau cyclable à l'échelle de l'Auxerrois entre les communes et au sein du cœur d'agglomération et qui dessert les principaux équipements générateurs de déplacements.

En complément, le PLUi-HM accompagne et amplifie la pratique du vélo à travers la mise en place de services : extension du système de location de vélos électrique de courte et longue durée AuxR\_M le vélo, le déploiement de stationnements sécurisés et adaptés, l'apprentissage du vélo, etc.

## ***Actions pour faire de la marche une pratique facilitée pour les déplacements courts***

Agir sur les piétons, c'est finalement agir pour tous, car la marche est le mode de déplacement universel, et contribuer à l'organisation d'une agglomération facile à vivre. Le PLUi-HM considère ainsi la marche comme un mode de déplacement à part entière.

Il propose de travailler localement sur des stratégies de développement de la marche à travers la constitution d'itinéraires confortables et adaptés et poursuivre la mise en accessibilité de la chaîne de mobilité pour faciliter l'accès de tous aux services.

# Axe 1 : Faire de l'Auxerrois un territoire favorable aux modes actifs

## Les 6 actions à mettre en œuvre :

### Adapter la voirie et l'espace public afin de faciliter la circulation des modes actifs

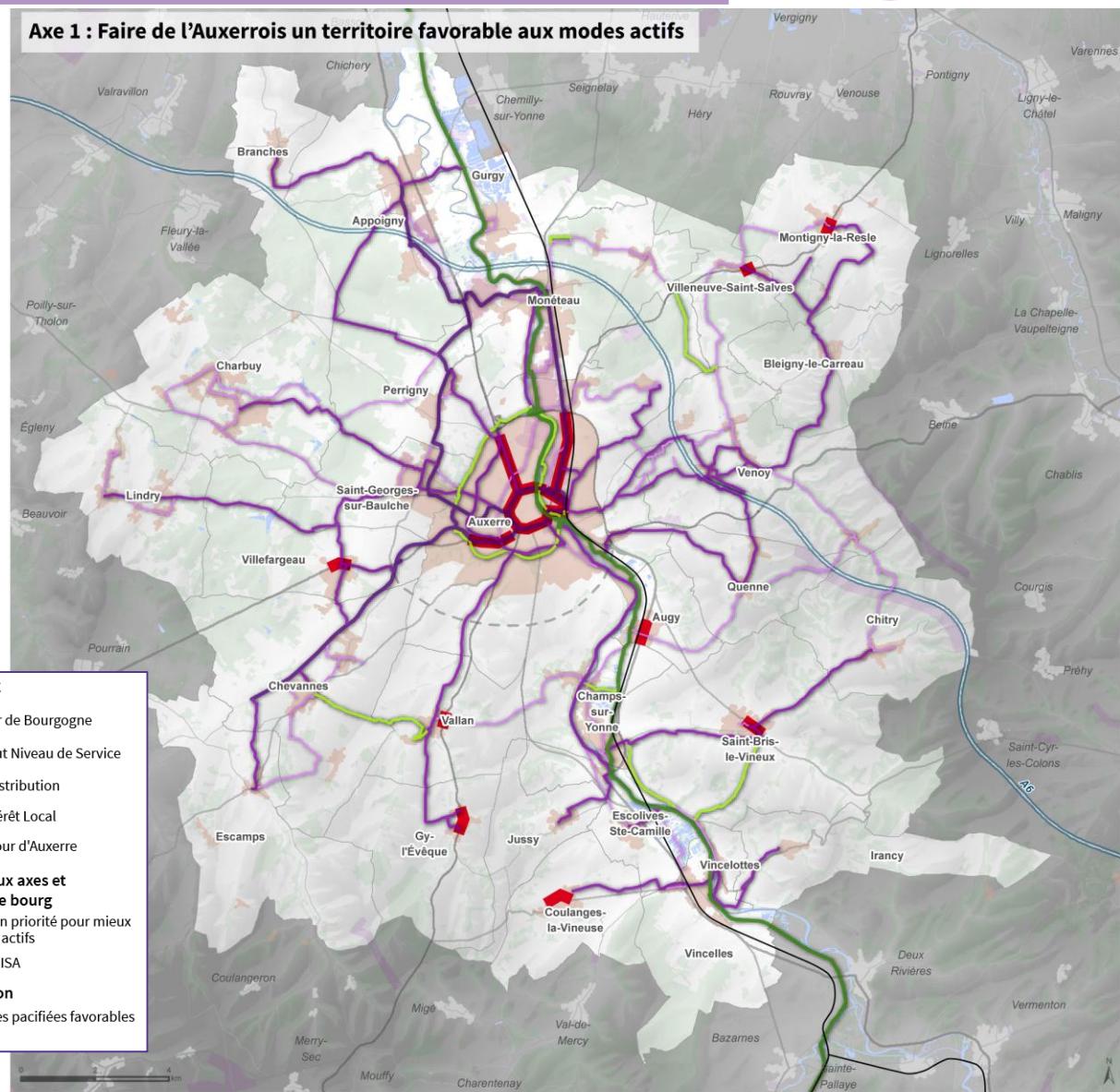
1. Adapter le réseau viaire pour insérer les mobilités actives et améliorer la vie locale

### Tendre vers un éco-système vélo

2. Mettre en œuvre le Schéma directeur Cyclable
3. Étendre et diversifier le service de location de vélo AuxR\_M le vélo
4. Développer des ateliers d'apprentissage et d'accompagnement à la pratique du vélo

### Faire de la marche une pratique facilitée pour les déplacements courts

5. Rendre accessible la chaîne de déplacement
6. Accentuer la pratique de la marche en améliorant les conditions de déplacement des piétons



La refonte de l'offre de transport collectif du réseau AuxR\_M le bus est une première étape majeure en apportant une offre de mobilité adaptée à tous les habitants de l'Auxerrois, y compris dans les secteurs peu denses. Le volet mobilités du PLUi-HM propose d'aller plus loin en recherchant des complémentarités avec l'offre régionale Mobigo et TER et en améliorant les conditions d'intermodalité sur les 4 gares du territoire.

### ***Actions pour optimiser l'offre de transport en commun de l'Auxerrois en fonction de l'attractivité des secteurs desservis et des évolutions urbaines***

Le réseau de transport collectif de l'Auxerrois, AuxR\_M le bus conforte sa structure actuelle avec des dessertes adaptées aux territoires et aux densités de l'agglomération. Dans une optique de rationalisation et d'optimisation des moyens, le niveau de services offert varie selon la densité et les caractéristiques urbaines des communes de l'Auxerrois.

Le réseau urbain du cœur d'agglomération est conforté et se développe vers les zones d'emploi et les quartiers résidentiels denses. Les secteurs plus ruraux connaissent un renforcement de desserte grâce à un transport à la demande « Flexibus » plus souple et mieux adapté aux besoins de déplacement des habitants.

Au-delà du réseau communautaire, le PLUi-HM propose de travailler à une meilleure complémentarité avec l'offre régionale Mobigo afin de tendre vers un réseau de transport collectif interopérable et unifié.

### ***Actions pour renforcer l'usage du train pour les déplacements du quotidien***

Le PLUi-HM ambitionne de d'intégrer pleinement le mode ferroviaire au système de mobilité de l'Auxerrois aussi bien pour l'accessibilité du territoire à l'échelle régionale et depuis l'Ile-de-France que pour des déplacements locaux.

Les gares joueront un rôle clé et seront structurées comme de véritables pôles d'intermodalité. Dans ce système, les haltes ferroviaires de Monéteau-Gurgy, Champs-Saint-Bris et Vincelles rayonneront sur leur aire de proximité grâce à des rabattements tous modes.

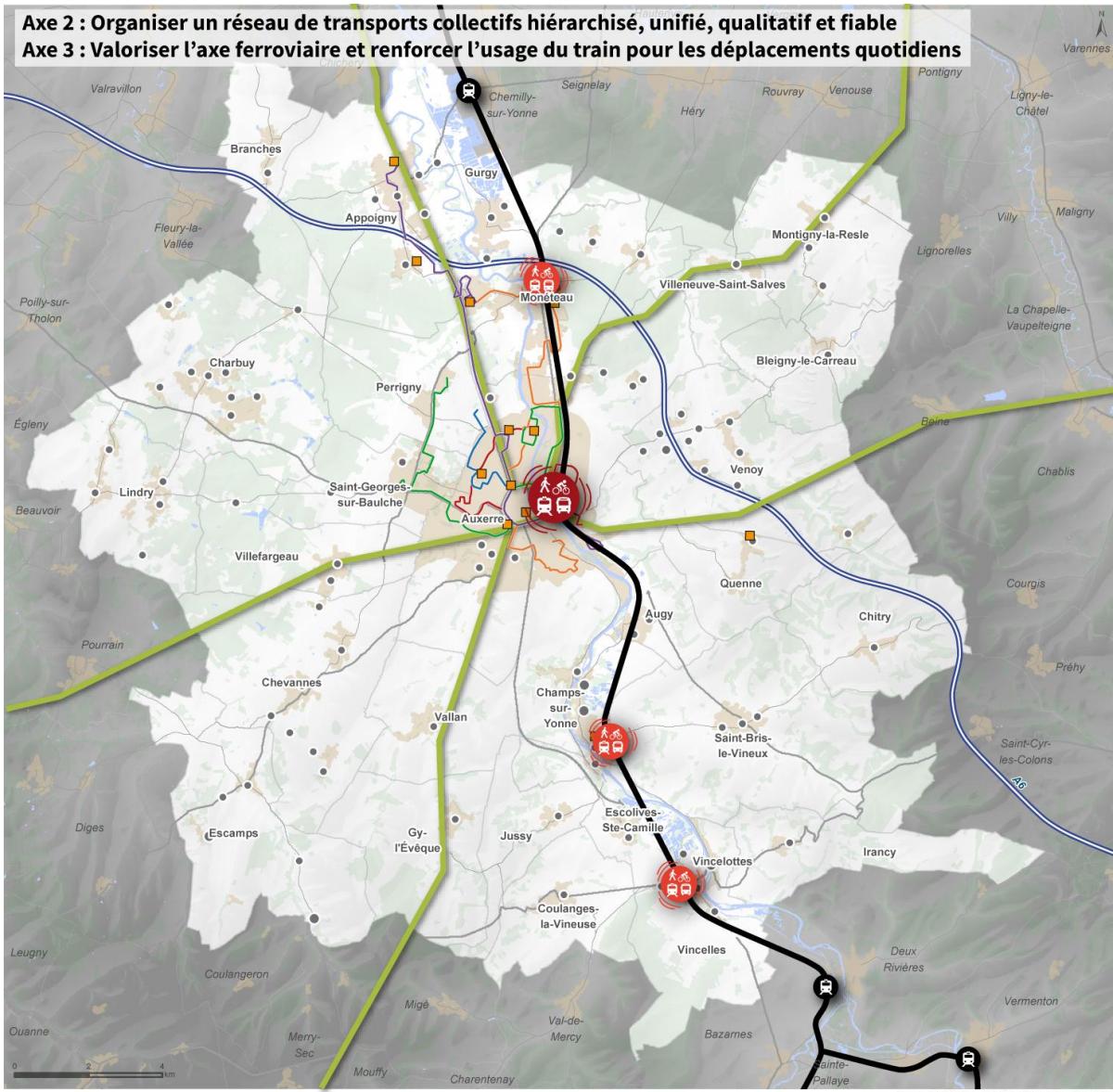
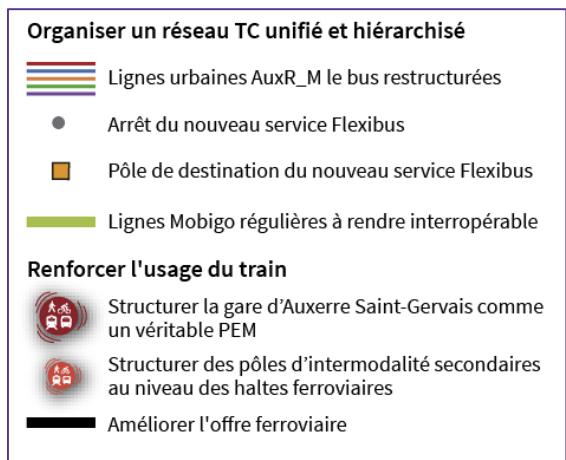
Quant à la gare d'Auxerre Saint-Gervais, restructurée en pôle d'échange multimodale, jouera un rôle particulier, deviendra la véritable porte d'entrée du territoire et sera le pivot dans le système de mobilité de l'Auxerrois.

**Optimiser le réseau de transport en commun en fonction de l'attractivité des secteurs desservis et des évolutions urbaines**

7. Optimiser le réseau AuxR\_M le bus
8. Poursuivre les réflexions avec la Région pour permettre l'interopérabilité et la complémentarité des titres de transport entre les offres régionales et communautaires

**Renforcer l'usage du train pour les déplacements du quotidien**

9. Structurer la gare d'Auxerre Saint-Gervais comme un véritable PEM pour le territoire
10. Faire du train un mode de déplacement quotidien à l'échelle de l'Auxerrois
11. Structurer des pôles d'intermodalité secondaires au niveau des haltes ferroviaires



Dans un territoire rural comme celui de l'Auxerrois, la voiture restera un mode important du système de mobilité mais il s'agira d'en encadrer l'usage afin de favoriser d'autres modes en fonction de leur zone de pertinence et d'offrir les conditions pour un usage partagé de l'automobile.

## Action pour encourager le covoiturage

Dans le prolongement des actions déjà engagées par l'Auxerrois en faveur du covoiturage par la mise en place de la plateforme de mise en relation Karos, le PLUi-HM promeut le développement d'un réseau d'aires de covoiturage afin d'optimiser l'usage de l'automobile et de limiter le coût de la mobilité pour les ménages et la collectivité.

Les principaux nœuds routiers positionnés le long des axes départementaux majeurs et les futures connexions avec la LISA accueilleront des points de rencontre de covoiturage.

## Actions pour mieux organiser le stationnement pour offrir un espace public favorable aux mobilités actives

Rationnaliser l'offre et la politique de stationnement est un impératif pour pouvoir garantir les conditions favorables au développement de la pratique des modes actifs. Il est ainsi nécessaire de disposer d'une politique de stationnement cohérente en centre-ville d'Auxerre et d'organiser le stationnement dans les quartiers et centres-bourgs des villages afin que l'automobile n'ait pas le monopole de l'espace public.

## Actions pour agir sur les flux de marchandises

La gestion des flux de marchandises est un axe fondamental de la politique des déplacements et est vecteur d'attractivité économique et d'amélioration du cadre de vie. Sur cette thématique, le PLUi-HM propose 2 actions portant sur une meilleure organisation du stationnement des poids lourds à travers la création de parkings dédiés et sur une optimisation des flux de livraisons dans le centre urbain par l'intermédiaire d'un espace de logistique urbain.

## Action pour prendre en compte les circulations agricoles

L'agriculture étant une activité fondamentale du territoire, la question des circulations agricoles est primordiale pour le maintien et le développement de cette activité. Celles-ci doivent être prises en compte dans les aménagements de voirie afin que de concilier les différents usages de l'espace public.

# Axe 4 : Adapter et sécuriser l'usage et la place des déplacements routiers aux enjeux de mobilité durable

## Action pour encourager le covoitnage

12. Elaborer un schéma d'aires de covoitnage sur l'ensemble du territoire en appui de la plateforme de covoitnage

## Mieux organiser le stationnement pour offrir un espace public favorable aux mobilités actives

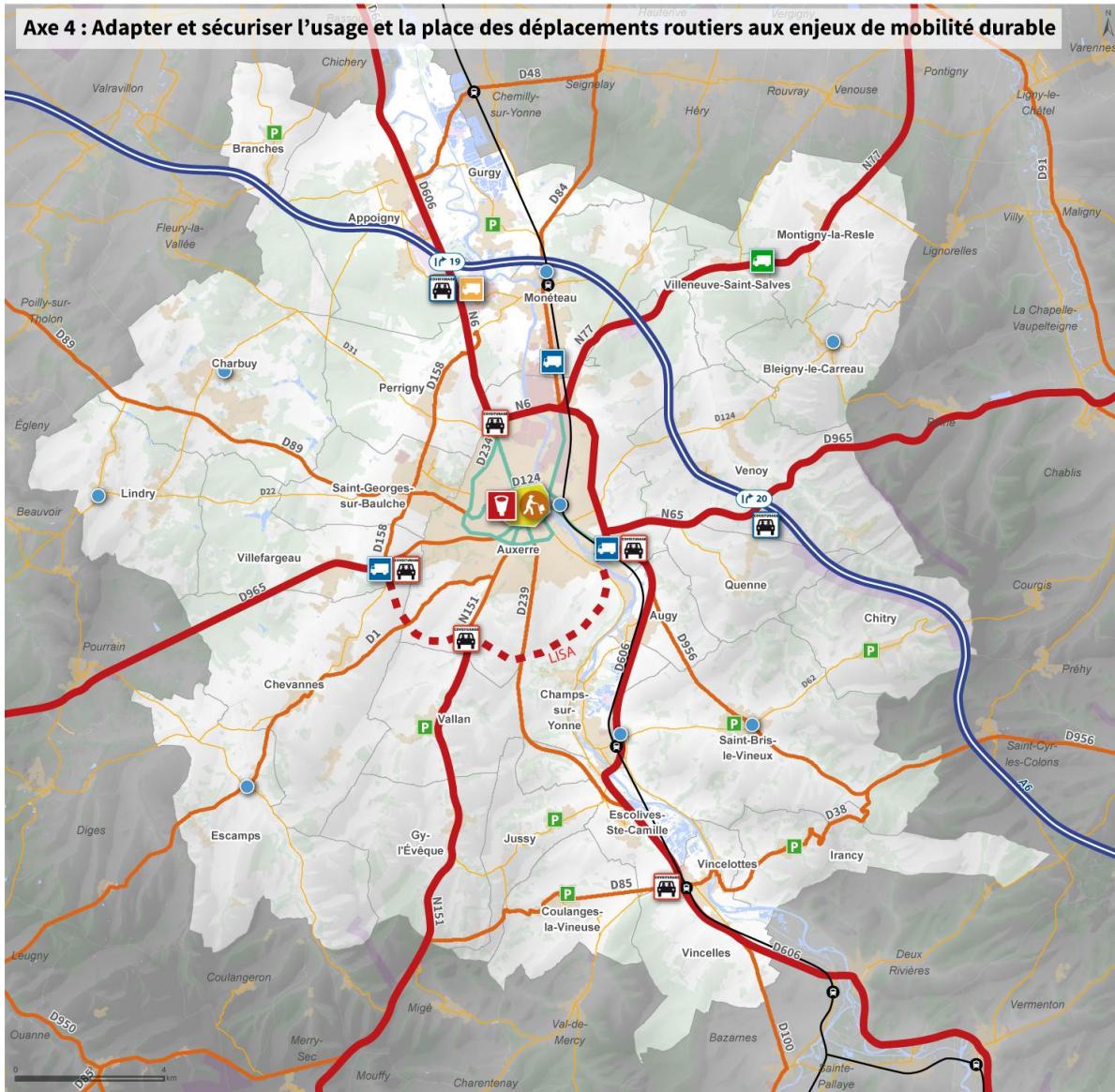
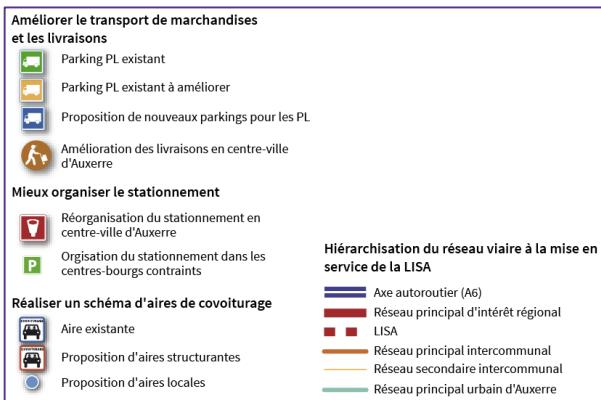
13. Mieux organiser le stationnement dans les bourgs
14. Revoir l'organisation du stationnement dans le centre ville d'Auxerre en lien avec la requalification des espaces publics du centre-ville

## Agir sur les flux de marchandises

15. Identifier / aménager des parkings dédiés aux poids lourds sur l'Auxerrois
16. Engager une phase de concertation pour faire évoluer l'organisation des livraisons en centre-ville d'Auxerre et tendre vers une logistique urbaine plus durable

## Prendre en compte les circulations agricoles

17. Identifier les principales circulations agricoles dans les aménagements de voirie



Le territoire propose aujourd’hui un panel de solutions de mobilités durables à ces habitants qui sera renforcé dans les années à venir. Il convient alors de mettre en œuvre les outils pour assurer la poursuite et l’accentuation des changements de comportement modal.

## ***Action pour prendre en compte les besoins des plus fragiles***

Le PLUi-HM souhaite redonner de l'autonomie à chacun, en permettant à tous d'avoir accès à la mobilité et pour que la mobilité ne soit plus un critère d'exclusion sociale et professionnelle.

## ***Actions pour accompagner et inciter aux changements modaux dans les déplacements pendulaires***

Les pratiques de déplacements sont fortement ancrées dans le quotidien de tous, or, le changement modal impose une prise de conscience individuelle qui se doit d'être accompagnée pour favoriser cette transition. Ainsi, accompagner auprès des employeurs, pour qu'ils organisent un recours adapté aux mobilités durables, et agir dans les établissements scolaires pour mettre en œuvre des conditions favorables pour aller à l'école à pied ou à vélo, transformer pour favoriser participant fortement aux changements modaux visés par le PLUi-HM.

## ***Action pour communiquer et faire connaître***

Informer sur la mobilité est essentiel pour permettre une prise de conscience des solutions existantes en matière de mobilité. Le PLUi-HM souhaite une information globale et multimodale qui s'affranchissent des opérateurs et des autorités organisatrices.

# Axe 5 : Impulser et accompagner les changements de comportement pour une mobilité plus durable

## **Prendre en compte les besoins des plus fragiles**

18. Mettre en place un panel de services de mobilité solidaire à destination des publics fragiles et en insertion

## **Accompagner et inciter aux changements modaux dans les déplacements pendulaires**

19. Développer un programme d'écomobilité scolaire

## **Communiquer et faire connaître**

20. Mobiliser les employeurs du territoire sur la mobilité domicile-travail et professionnelle
21. Mieux communiquer et sensibiliser sur les mobilités durables



# L'amélioration des déplacements selon les échelles et publics cibles et les tendances d'évolution des parts modales

Mode de déplacements	En train	En bus	A vélo	A pied	En covoiturage	En voiture
<b>Amélioration globale de la mobilité selon les échelles de déplacements</b>						
<i>Au sein du cœur d'agglomération</i>		+/-	++	++	+/-	+/-
<i>Vers le cœur d'agglomération</i>	++	+/-	++		++	+/-
<i>A l'échelle des bassins de proximité</i>		+/-	++		++	+/-
<i>Dans les communes</i>		+/-	++	++	+/-	+/-
<i>En lien avec l'extérieur</i>	+		+/-		++	+/-
<b>Amélioration des déplacements par public cible</b>						
<i>Les actifs</i>	++	+	++	++	++	+/-
<i>Les captifs</i>	++	+	++	++	++	
+/-	Stabilisation	+	Amélioration légère	++	Amélioration significative	



# Les impacts estimés en termes de report modal

Actions		Impact report modal	Actions		Impact report modal
<b>Action Socle : Mettre en œuvre la LISA</b>		ooooo	12	Elaborer un schéma d'aires de covoiturage sur l'ensemble du territoire en appui de la plateforme de covoiturage	ooooo
1	Adapter le réseau viaire pour insérer les mobilités actives et améliorer la vie locale	ooooo	13	Mieux organiser le stationnement dans les bourgs	ooooo
2	Mettre en œuvre le Schéma directeur Cyclable	ooooo	14	Revoir l'organisation du stationnement dans le centre ville d'Auxerre en lien avec la requalification des espaces publics du centre-ville	ooooo
3	Étendre et diversifier le service de location de vélo AuxR_M le vélo	ooo oo	15	Identifier / aménager des parkings dédiés aux poids lourds sur l'Auxerrois	ooooo
4	Développer des ateliers d'apprentissage et d'accompagnement à la pratique du vélo	ooo oo	16	Engager une phase de concertation pour faire évoluer l'organisation des livraisons en centre-ville d'Auxerre et tendre vers une logistique urbaine plus durable	ooooo
5	Rendre accessible la chaîne de déplacement	ooo oo	17	Identifier les principales circulations agricoles dans les aménagements de voirie	ooooo
6	Accentuer la pratique de la marche en améliorant les conditions de déplacement des piétons	ooo oo	<b>Synthèse axe 1</b>		ooo oo
7	Optimiser le réseau AuxR_M le bus	ooo oo	18	Mettre en place un panel de services de mobilité solidaire à destination des publics fragiles et en insertion	ooooo
8	Poursuivre les réflexions avec la Région pour permettre l'interopérabilité et la complémentarité des titres de transport entre les offres régionales et communautaires	ooo oo	19	Développer un programme d'écomobilité scolaire	ooooo
<b>Synthèse axe 2</b>		ooo oo	20	Mobiliser les employeurs du territoire sur la mobilité domicile-travail et professionnelle	ooo oo
9	Structurer la gare d'Auxerre Saint-Gervais comme un véritable PEM pour le territoire	ooo oo	21	Mieux communiquer et sensibiliser sur les mobilités durables	ooo oo
10	Faire du train un mode de déplacement quotidien à l'échelle de l'Auxerrois	ooo oo	<b>Synthèse axe 3</b>		ooo oo
11	Structurer des pôles d'intermodalité secondaires au niveau des haltes ferroviaires	ooo oo	<b>Synthèse axe 4</b>		ooo oo



# LE DÉTAIL DES ACTIONS DU POA-MOBILITÉS

## Action socle : Mettre en œuvre la LISA

### Axe 1. Faire de l'Auxerrois un territoire favorable aux modes actifs

1. Adapter le réseau viaire pour insérer les mobilités actives et améliorer la vie locale
2. Mettre en œuvre le Schéma directeur Cyclable
3. Étendre et diversifier le service de location de vélo AuxR M le vélo
4. Développer des ateliers d'apprentissage et d'accompagnement à la pratique du vélo
5. Rendre accessible la chaîne de déplacement
6. Accentuer la pratique de la marche en améliorant les conditions de déplacement des piétons

### Axe 2. Organiser un réseau de transports collectifs hiérarchisé, uniifié, qualitatif et fiable

7. Optimiser le réseau AuxR M le bus
8. Poursuivre les réflexions avec la Région pour permettre l'interopérabilité et la complémentarité des titres de transport entre les offres régionales et communautaires

### Axe 3. Valoriser l'axe ferroviaire et renforcer l'usage du train pour les déplacements quotidiens

9. Structurer la gare d'Auxerre Saint-Gervais comme un véritable PEM pour le territoire
10. Faire du train un mode de déplacement quotidien à l'échelle de l'Auxerrois
11. Structurer des pôles d'intermodalité secondaires au niveau des haltes ferroviaires

### Axe 4. Adapter et sécuriser l'usage et la place des déplacements routiers aux enjeux de mobilité durable

12. Elaborer un schéma d'aires de covoiturage sur l'ensemble du territoire en appui de la plateforme de covoiturage
13. Mieux organiser le stationnement dans les bourgs
14. Revoir l'organisation du stationnement dans le centre ville d'Auxerre en lien avec la requalification des espaces publics du centre-ville
15. Identifier / aménager des parkings dédiés aux poids lourds sur l'Auxerrois
16. Engager une phase de concertation pour faire évoluer l'organisation des livraisons en centre-ville d'Auxerre et tendre vers une logistique urbaine plus durable
17. Identifier les principales circulations agricoles dans les aménagements de voirie

### Axe 5. Impulser et accompagner les changements de comportement pour une mobilité plus durable

18. Mettre en place un panel de services de mobilité solidaire à destination des publics fragiles et en insertion
19. Développer un programme d'écomobilité scolaire
20. Mobiliser les employeurs du territoire sur la mobilité domicile-travail et professionnelle
21. Mieux communiquer et sensibiliser sur les mobilités durables

# Le contenu des fiches actions

Faire de l'Auxerrois un territoire favorable aux modes actifs																												
Action 5	Rendre accessible la chaîne de déplacement																											
<b>1</b>	<p><b>Objectif</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>Permettre à tous de se déplacer à pied sur l'espace public en œuvrant vers une mise en accessibilité des arrêts de bus et des itinéraires piétons.</li></ul> <p><b>Mesures à mettre en œuvre</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>Dans la temporalité du Plan de Mobilité, il convient de prioriser les actions en s'attachant à traiter en priorité les itinéraires structurants et secteurs prioritaires : les centralités urbaines, les commerces, les équipements scolaires, des points d'arrêts de TC dans un rayon de 200 m...</li></ul>																											
<b>2</b>	<p><b>Publics cibles</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>Tous publics</li></ul> <table><thead><tr><th>Acteurs</th><th>Rôle</th></tr></thead><tbody><tr><td>Communes</td><td>MOA pour l'accessibilité de la voirie</td></tr><tr><td>Communauté de l'Auxerrois</td><td>MOA pour l'accessibilité des arrêts de bus</td></tr></tbody></table> <p><b>Coûts</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>Coût moyen pour la mise en accessibilité d'1 km de voirie : 115 k€/km</li><li>Coût moyen pour la mise en accessibilité d'un arrêt de TC : 15 k€</li></ul> <p><b>Suivi des mesures</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>Evolution du nombre d'arrêts de TC accessible</li><li>Evolution des lignes de TC déclarées comme accessibles</li><li>Km de voirie mise en accessibilité.</li></ul> <p><b>Impact report modal</b></p> <table><thead><tr><th>Limité</th><th>Moyen</th><th>Élevé</th></tr></thead><tbody><tr><td>Simple</td><td>Complexé</td><td></td></tr><tr><td>1 2 3</td><td>1 2 3</td><td>1 2 3</td></tr><tr><td>Technique</td><td>Financière</td><td>Coordination des acteurs</td></tr></tbody></table> <p><b>Faisabilité</b></p> <table><thead><tr><th>Simple</th><th>Complexé</th><th></th></tr></thead><tbody><tr><td>1 2 3</td><td>1 2 3</td><td>1 2 3</td></tr><tr><td>Technique</td><td>Financière</td><td>Coordination des acteurs</td></tr></tbody></table>	Acteurs	Rôle	Communes	MOA pour l'accessibilité de la voirie	Communauté de l'Auxerrois	MOA pour l'accessibilité des arrêts de bus	Limité	Moyen	Élevé	Simple	Complexé		1 2 3	1 2 3	1 2 3	Technique	Financière	Coordination des acteurs	Simple	Complexé		1 2 3	1 2 3	1 2 3	Technique	Financière	Coordination des acteurs
Acteurs	Rôle																											
Communes	MOA pour l'accessibilité de la voirie																											
Communauté de l'Auxerrois	MOA pour l'accessibilité des arrêts de bus																											
Limité	Moyen	Élevé																										
Simple	Complexé																											
1 2 3	1 2 3	1 2 3																										
Technique	Financière	Coordination des acteurs																										
Simple	Complexé																											
1 2 3	1 2 3	1 2 3																										
Technique	Financière	Coordination des acteurs																										

## 1) Objectif / Public cibles :

-> Préciser ce qui justifie et cible la mise en œuvre de l'action

## 2) Mesures à mettre en œuvre

-> Vision synthétique proposée en 1<sup>ère</sup> page – Les différentes mesures constituant l'action

## Acteurs et rôles

> Acteurs à mobiliser pour la mise en œuvre des actions

## Coûts

> Coûts non figés, donnés à titre indicatif, à affiner et à répartir durant la mise en œuvre des actions

## Suivi

> Au-delà de la mise en œuvre de l'action, mesurer l'efficacité des actions

## Impact report modal

> Les effets attendus sur l'usage des nouvelles offres

## Faisabilité

> Les difficultés potentielles (technique / financière / gouvernance) liées à la mise en œuvre des actions



# COUP PARTI – LA MISE EN ŒUVRE DE LA LISA

# Mettre en œuvre la Liaison du Sud d'Auxerre (LISA)

## Objectif

- Dévier le trafic de transit traversant Auxerre et les localités voisines

## Publics cibles

- Tous publics

## Acteurs

## Rôle

### Etat, Département

Pilotes et financeurs

### Communauté de l'Auxerrois, Région

Partenaires financiers

## Mesures à mettre en œuvre

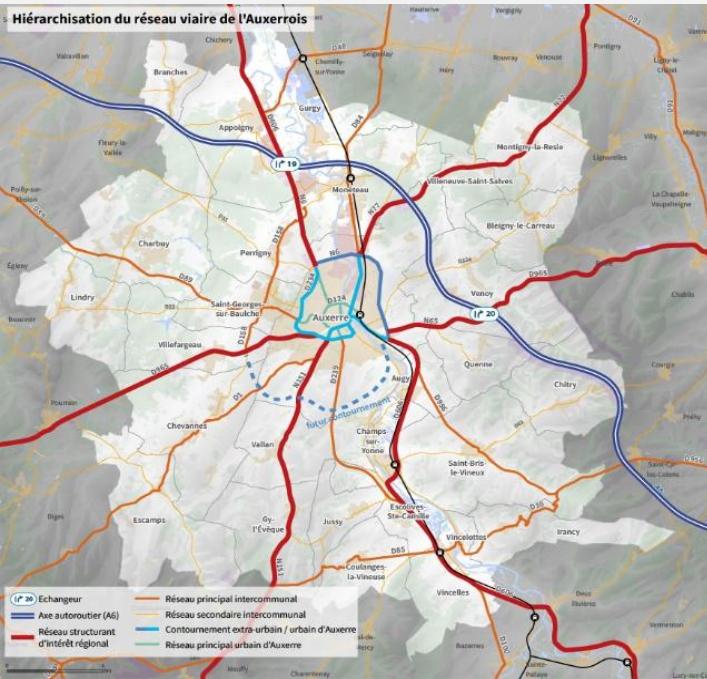
Le projet de contournement Sud d'Auxerre (CSA) consiste à créer une liaison routière nouvelle de près de 10 km entre la RN6 et la RD965 :

- 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).



## Coûts

**Estimé à 115 M€ et est cofinancée :**

- par l'État, à hauteur de 27,50 %
- par la Région Bourgogne-Franche-Comté, à hauteur de 21,74 %
- par le Département de l'Yonne, à hauteur de 26,72 %
- par la Communauté d'Agglomération de l'Auxerrois, à hauteur de 24,04 %

## Suivi des mesures

- Taux de réalisation des différentes phases

## Impact report modal

Limité	Moyen	Élevé
--------	-------	-------

## Faisabilité

Simple	Complexe	1	2	3	1	2	3	1	2	3
Technique	Financière									
1	2	3	1	2	3	1	2	3	1	2

## Mettre en œuvre la Liaison du Sud d'Auxerre (LiSA)

## Détails des mesures à mettre en œuvre





# 1. FAIRE DE L'AUXERROIS UN TERRITOIRE FAVORABLE AUX MODES ACTIFS

**Action  
1**

# Adapter le réseau viaire pour insérer les mobilités actives et améliorer la vie locale

**Objectif**

- Favoriser et sécuriser les modes alternatifs à la voiture en mettant en place une meilleure répartition de l'espace sur voirie.

**Publics cibles**

- Tous publics

**Acteurs**
**Communes**

Pilotes pour les requalifications de voirie

**Communauté de l'Auxerrois, Département, Etat**

Partenaires techniques et/ou financiers

**Coûts**

- Mesure 1 : réaménagement de la voirie de 1,5 à 2,5 M€/km, soit +/- 20 M€ pour les 10 km de voies identifiées dans l'action
- Mesure 2 : de 100 k€/km pour l'installation de dispositifs de pacification à 1,5 M€/km pour une requalification globale, soit +/- 1,8 M€ pour les 7 traversées identifiées
- Mesure 3 : 15 k€/km pour une pacification légère, soit 1,5 M€ pour 100 km pacifiés

## Mesure 1 : Requalifier globalement les principaux axes à la suite de la mise en service de la LISA

- La mise en service de la LISA déchargerera les axes structurants urbains du territoire.** Le pont Paul Bert, les boulevards Davout et Vaulabelle ainsi que les portions de la N151 et de la D965 entre Auxerre et la LISA deviendront des axes d'intérêt communautaire assurant l'accessibilité du pôle central (et n'auront plus un intérêt régional).
- Il s'agira alors de réinterroger la place et l'impact de l'automobile sur ces axes et de **tendre vers un rééquilibrage de la place accordée à chaque mode** dans un objectif d'apaisement et de sécurisation des mobilités. Ces requalifications devront nécessairement prendre en compte les **spécificités des circulations agricoles** (cf. [action 15](#)).
- Un nouveau plan de circulation est en cours d'étude à Auxerre** sur un périmètre large comprenant le centre-ville, le quartier rive droite (dont la gare), la quartier Batardeau Montardoins et la plaine des sports. Ce projet s'inscrit dans un projet plus large de reconquête urbaine et d'amélioration du cadre de vie à travers la requalification des axes principaux afin de (re)donner au centre-ville et à ses quartiers limitrophes une valeur d'urbanité forte.

## Mesure 2 : Apaiser les traversées de bourg

- Il s'agira de **mettre en place des dispositifs de pacification** via l'instauration de Zones à Modération de Vitesse et des aménagements contraignants physiquement les vitesses afin d'assurer :
  - Un meilleur partage de la voirie via une diminution de l'emprise automobile au profit des autres modes ;
  - Une pacification de la voirie pour améliorer les conditions de déplacements des modes actifs et atténuer le caractère routier de la rue.

## Mesure 3 : Tendre vers la généralisation du 30 km/h dans les quartiers

- Pour éviter un traitement trop sectionné et rendre cohérent la réglementation au profil et à l'usage de la voirie, il s'agira de **réglementer et d'aménager de vastes zones apaisées** pour favoriser la cohabitation modale et diminuer significativement l'accidentologie. La limitation à 50 km/h deviendra l'exception et réservée aux axes structurants.
- La poursuite de la pacification via l'abaissement des vitesses, et la mise en place d'aménagements dans ces secteurs, sécuriseront davantage la pratique des modes actifs. Dans **les quartiers, sur les voies de desserte locale, où la création d'aménagements cyclables dédiés n'est pas toujours possible ni pertinente, l'abaissement des vitesses de circulation et la qualité de la pacification seront primordiales.**

**Suivi des mesures**

- Nombre d'axes traités sur les 6
- Nombre de traversées de bourgs traitées sur 7

**Impact report modal**

**Faisabilité**


# Adapter le réseau viaire pour insérer les mobilités actives et améliorer la vie locale

## ► Détails des mesures à mettre en œuvre

**Zoom mesure 1 :** Différents axes ont été évoqués au cours de l'élaboration du POA-m comme présentant une configuration et un usage très routiers rendant les déplacements en modes actifs peu confortables et insécurisés.

Commune	Axe à requalifier	Enjeu piéton	Enjeu vélo en lien avec le SDC	Enjeu transport collectifs
Auxerre	Boulevards et Pont Paul Bert (étude du nouveau plan de circulation en cours)	<b>Enjeu fort</b> Porte d'entrée du centre-ville	<b>Enjeu fort</b> Porte d'entrée du centre-ville	<b>Enjeu fort</b> Lieu d'articulation et de correspondances entre toutes les lignes routières (urbaines, à la demande, Mobigo)
Auxerre	Avenue Jean Jaurès / Avenue Mermoz	<b>Enjeu fort</b> dans la partie sud à proximité du centre-ville et de la gare	<b>Enjeu fort</b> Support d'un itinéraire Vélo à Haut Niveau de Service (VHNS)	<b>Enjeu moyen</b> Support de la ligne 1 du réseau urbain sur la portion Jean Jaurès
Auxerre	Avenue Charles de Gaulle (Route de Paris)	<b>Enjeu fort</b> Itinéraire piéton de liaison vers le centre-ville	<b>Enjeu fort</b> Support d'un itinéraire du réseau Vélo de Distribution (RVD)	<b>Enjeu moyen</b> Support des lignes 3 et 5 Axe aboutissant au pôle de la Porte de Paris
Auxerre	Rue du 24 août / Avenue de Lattre de Tassigny (Route de Toucy)	<b>Enjeu fort sur la partie nord</b> Itinéraire piéton de liaison vers le centre-ville <b>Enjeu limité sur la partie sud</b>	<b>Enjeu fort</b> Support d'un itinéraire Vélo à Haut Niveau de Service (VHNS)	<b>Enjeu limité</b> Support de la ligne 4 du réseau urbain
Coulanges-la-Vineuse	Boulevard Livras (D85)	<b>Enjeu limité</b> Enjeu présent uniquement aux entrées de ville à l'est et à l'ouest	<b>Enjeu limité</b> Enjeu présent uniquement aux entrées de ville à l'est pour faire la jonction entre le cœur de bourg et l'itinéraire RDV	<b>Enjeu faible</b> Support de lignes scolaires et du transport à la demande
Augy	Route Nationale (D606)	<b>Enjeu limité</b> Enjeu présent uniquement pour traverser la D606 pour relier l'est et l'ouest du bourg	<b>Enjeu limité</b> Enjeu pour traverser la D606 pour relier l'est et l'ouest du bourg. Pas d'itinéraire inscrit au SDC sur la D606	<b>Enjeu faible</b> Support de lignes scolaires et du transport à la demande

# Adapter le réseau viaire pour insérer les mobilités actives et améliorer la vie locale

## ► Détails des mesures à mettre en œuvre

**Zoom mesure 2 :** Dans le cadre de l'élaboration du POA-m, ont été ciblées en priorité les traversées de bourg de : Augy (déjà identifiée pour la mesure 1), Gy-l'Evêque, Montigny-la-Resle, Saint-Bris-le-Vineux, Vallan, Villefargeau, Villeneuve-Saint-Salves, Vincelles.

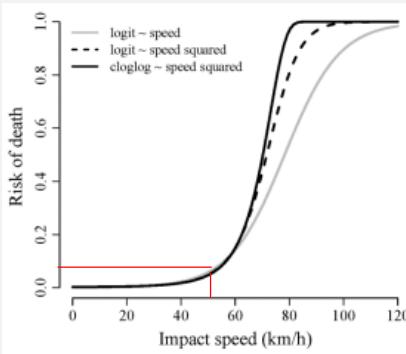
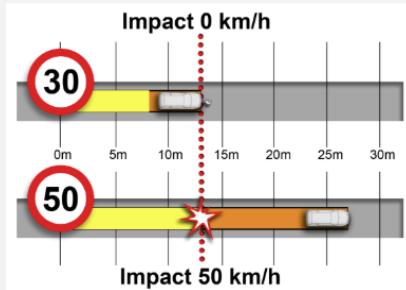
Traversée de bourg à requalifier	Enjeu piéton	Enjeu vélo en lien avec le SDC	Enjeu transport collectifs
Gy-l'Evêque	<b>Enjeu limité</b> Enjeu pour circuler au sein du bourg	<b>Enjeu faible</b> Pas d'itinéraire inscrit au SDC sur la traversée	<b>Enjeu faible</b> Support de lignes scolaires et du transport à la demande
Montigny-la-Resle	<b>Enjeu limité</b> Enjeu pour circuler au sein du bourg	<b>Enjeu faible</b> Pas d'itinéraire inscrit au SDC sur la traversée	<b>Enjeu faible</b> Support de lignes scolaires et du transport à la demande
Saint-Bris-le-Vineux	<b>Enjeu limité</b> Enjeu pour traverser la D956 vers le secteur du stade	<b>Enjeu limité</b> Extrémité d'un itinéraire du réseau Vélo de Distribution (RVD)	<b>Enjeu faible</b> Support de lignes scolaires et du transport à la demande
Vallan	<b>Enjeu faible</b> N151 en bordure du bourg	<b>Enjeu faible</b> Pas d'itinéraire inscrit au SDC sur la traversée	<b>Enjeu faible</b> Support de lignes scolaires et du transport à la demande
Villefargeau	<b>Enjeu faible</b> N151 en bordure du bourg	<b>Enjeu fort</b> Support d'un itinéraire du réseau Vélo de Distribution (RVD)	<b>Enjeu faible</b> Support de lignes scolaires et du transport à la demande
Villeneuve-Saint-Salves	<b>Enjeu limité</b> Enjeu pour circuler au sein du bourg	<b>Enjeu faible</b> Pas d'itinéraire inscrit au SDC sur la traversée	<b>Enjeu faible</b> Support de lignes scolaires et du transport à la demande
Vincelles	<b>Enjeu limité</b> Enjeu se rabattre sur la gare par la D38	<b>Enjeu fort</b> Support d'un itinéraire du réseau Vélo de Distribution (RVD)	<b>Enjeu faible</b> Support de lignes scolaires et du transport à la demande

## Adapter le réseau viaire pour insérer les mobilités actives et améliorer la vie locale

### Détails des mesures à mettre en œuvre

#### Les enjeux de l'apaisement de la voirie

- **Sur l'accidentologie :** la réduction des vitesses de circulation entraîne mécaniquement une diminution de l'accidentologie :
  - Des accidents sont évités en raison de la diminution des distances de freinage (13 m à 30 km/h contre 27 m à 50 km/h) et d'un champ de vision plus large (90° à 30 km/h contre 30° à 50 km/h).
  - Le risque pour un piéton d'être tué est de 5 fois inférieur (2 % de risque à 30 km/h contre 10 % à 50 km/h et 20 % à 60 km/h).
- **Sur la qualité de vie et des espaces publics :**
  - Un bruit plus supportable : passer de 50 à 30 km/h engendre une diminution du bruit de 2,4 à 4,5 dB, ce qui donne l'impression d'un trafic près de 2 fois inférieur.
  - Un moindre sentiment de soumission du piéton face à la voiture : la voiture n'est plus perçue comme un danger face auquel il faut s'écartier. La voiture n'a plus le monopole de la rue qui devient alors support de toutes les formes de mobilité et nouveau lieu de vie.
  - Des interactions sociales possibles : des travaux de sociologie (en Californie et en Suisse) ont montré également que les riverains-voisins avaient plus d'interactions dans une rue à 30 km/h qu'à 50 km/h, car ils sont plus présents dans l'espace public ou parce que le niveau sonore plus faible facilite les échanges.
  - Une dynamisation du tissu économique local : les piétons s'attardent plus dans les secteurs agréables
  - Une meilleure santé : l'abaissement des vitesses contribue à l'amélioration de la qualité de l'air, en raison d'une moindre accélération des véhicules motorisés et par le report modal vers les modes actifs qu'il engendre.
- **Sur la mobilité :**
  - Le développement de la pacification de la voirie est un préalable au processus de report modal vers les modes actifs. A 30 km/h, le vélo et la voiture peuvent cohabiter sur un même espace. En effet, plus les vitesses seront diminuées, plus le sentiment de sécurité sera important, incitant ainsi les automobilistes à privilégier les modes doux, ou les parents à laisser leurs enfants aller à l'école à pied.



Statut de la zone ou de la voirie	aire piétonne	zone de rencontre	ZONE 30	D 906 COURPIÈRE
Vitesse maximale	Allure du pas 	20 km/h 	30 km/h 	50 km/h 
Équilibre vie locale / circulation	vie locale 	vie locale 	vie locale 	vie locale 

ville30.org d'après CERTU

**Action  
1**

# Adapter le réseau viaire pour insérer les mobilités actives et améliorer la vie locale

## ► Détails des mesures à mettre en œuvre

### Les outils réglementaires

Outils réglementaires	Objectif	Implication pour les VL	Implication pour les cycles	Implication pour les piétons
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Instaurer un équilibre entre la vie locale et la circulation en abaissant la vitesse autorisée.</li> <li>Marquer une différence avec les axes à fonction circulatoire.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Limitation de vitesse à 30 km/h.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Voie à double sens pour les cycles, sauf disposition contraire prise par l'autorité de police (choix à justifier).</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Traversée possible en n'importe quel point mais pas de priorité particulière, sauf sur les passages piétons.</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Créer un espace public où la vie locale prime mais où la circulation automobile reste souhaitée.</li> <li>Marquer une différence par rapport une zone 30 contigüe dans des secteurs à enjeux particuliers</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Limitation de vitesse à 20 km/h.</li> <li>Stationnement des véhicules interdit en dehors des emplacements matérialisés.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Voie à double sens pour les cycles, sauf disposition contraire prise par l'autorité de police (choix à justifier).</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Piétons prioritaires sur tous véhicules en tous points de la voie.</li> <li>Piétons autorisés à circuler sur la chaussée.</li> </ul>



**Action  
1**

# Adapter le réseau viaire pour insérer les mobilités actives et améliorer la vie locale

## ► Détails des mesures à mettre en œuvre

### Les effets « portes » : un outil pour marquer visuellement les zones 30 et pacifier la voirie

- Généraliser le 30 km/h dans les rues, ne signifie pas forcément réaliser des travaux de voirie conséquents. C'est avant tout une bonne matérialisation des entrées et sorties de zones. Il s'agit de marquer visuellement l'entrée dans une zone 30 où le partage modal de la voirie est la règle.
- L'objectif des effets portes est de marquer une rupture entre les axes structurants à la fonction circulatoire et les voies de desserte où la cohabitation modale et la vie locale sont prépondérantes. Les portes donnent une information claire à l'automobiliste et marquent un changement d'ambiance identifiant le changement de statut de la voie.
- Selon l'importance de la voie et des flux et le niveau d'intervention envisageable, les portes peuvent se composer : (classé par niveau d'intervention croissant) :
  - Un marquage au sol « ZONE 30 » ;
  - Un totem zone 30 ;
  - Une résine gravillonnée colorée au sol ;
  - Un rétrécissement sur les principales entrées, si l'espace le permet ;
  - Un plateau piéton, voire un trottoir traversant.



## Coûts HT hors main d'œuvre

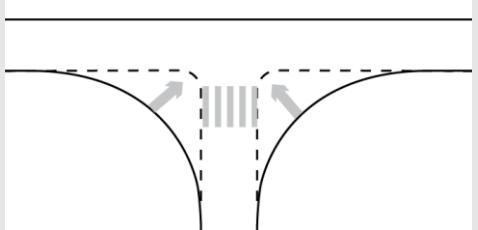
Totem zone 30	2 000 € HT
Résine colorée gravillonnée (30 m <sup>2</sup> ) + marquage zone 30	1 500 € HT
Rétrécissement	600 – 2 000 € HT
Panneau zone 30 simple (entrée ou sortie) avec mât	200 € HT

**Action  
1**

# Adapter le réseau viaire pour insérer les mobilités actives et améliorer la vie locale

## ► Détails des mesures à mettre en œuvre

### Les aménagements de pacification (1/3)

	Dispositif	Description	Illustration
Les réductions de largeur de voie	<b>Les réductions « physiques » de largeur</b>	L'espace ainsi récupéré pourra être valorisé en faveur des piétons ou des cycles. Il faut toutefois laisser la largeur nécessaire pour les véhicules à gros gabarit (bus, collecte des déchets...).	
	<b>Les réductions « visuelles » de largeur (ou effet paroi)</b>	Le rehaussement d'une bordure, la plantation d'arbustes en bordure de chaussée ou la pose d'un mobilier urbain créent un sentiment d'étroitesse.	
	<b>Les écluses</b>	Dans les voies à doubles sens, la largeur de la chaussée est réduite ponctuellement empêchant le croisement des véhicules. Les écluses doivent prévoir des bypass pour les vélos.	
	<b>La réduction des rayons de courbure dans les intersections</b>	Elle permet de « fermer » les virages et intersections et d'orthogonaliser les flux. Cet aménagement a l'avantage de diminuer les vitesses aux intersections, de libérer de l'espace pour les piétons, de réaliser des passages piétons plus courts et perpendiculaires au trottoir et de dissuader le transit de véhicules à grand gabarit.	

## Adapter le réseau viaire pour insérer les mobilités actives et améliorer la vie locale

## Détails des mesures à mettre en œuvre

Les aménagements de pacification (2/3)

	Dispositif	Description	Illustration
Les surélévations de chaussée	Les ralentisseurs	Leur usage est réglementé par le décret n°94-447 du 27 mai 1994. Ils doivent être implantés sur des voies à trafic inférieur à 3000 véh./j n'accueillant pas de ligne TC.	
	Les coussins berlinois	Il est intéressant sur les voies empruntées par une ligne régulière de transport en commun mais n'est pas aussi efficace qu'un plateau et peut être contourné par les deux roues motorisées et les cycles.	
	Les plateaux piétons	D'une longueur supérieure à 10 m, le plateau occupe toute la largeur de la chaussée et recouvre l'ensemble d'une intersection. Ils s'intègrent très bien dans le paysage urbain et facilitent la traversée des piétons.	
	Les trottoirs traversants	Ceux-ci vont plus loin que le plateau et opèrent un renversement des rôles : c'est l'automobiliste qui franchit l'espace du piéton, et non le piéton qui emprunte la chaussée. Ces aménagements sont à réaliser en priorité sur les itinéraires piétons prioritaires et les secteurs à enjeux aux abords de pôles générateurs de déplacements.	

## ➔ Détails des mesures à mettre en œuvre

### Les aménagements de pacification (3/3)

## Points de vigilance

## Mettre en œuvre le Schéma Directeur Cyclable d'agglomération

### Objectif

- Favoriser la pratique du vélo via la mise en œuvre de liaisons et services dédiés.
- Contribuer à la diminution des gaz à effet de serre en lien avec l'action 4.1.1 du PCAET.

### Publics cibles

- Tous publics

### Acteurs

Communauté de l'Auxerrois

Pilote à travers sa compétence de création et entretien des pistes cyclables définies au SDC

Etat, Région, CD89

Partenaire financier

Communes, Département

Gestionnaire de voirie

### Rôle

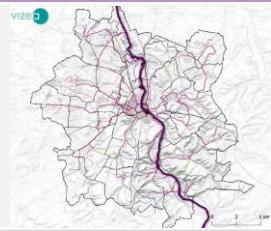
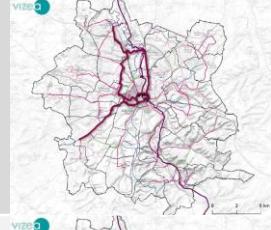
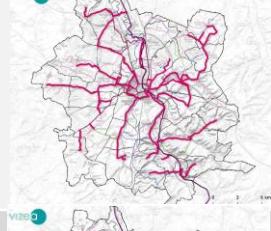
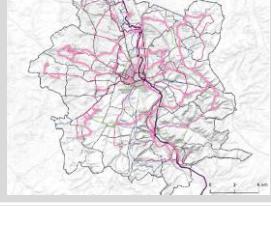
### Coûts

# Mettre en œuvre le Schéma Directeur Cyclable d'agglomération

## Détails des mesures à mettre en œuvre

### Mesure 1 : Aménager un réseau cyclable hiérarchisé, continu

- 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** selon la vocation et le potentiel et qui définit un type d'aménagement, de priorisation des flux, de jalonnement, etc. :

Niveau hiérarchique	Objectif	Linéaire et nombre d'itinéraires et coûts	Niveau d'aménagement attendu	Réseau concerné
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	45 km 1 itinéraire existant (Tour de Bourgogne)	Voie verte existante au revêtement varié	
Réseau Vélo à Haut Niveau de Service	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	38 km 4 itinéraires 13,2 M€	Des aménagements cyclables de haute qualité et sécurisés pour les cyclistes et une identité visuelle.	
Réseau Vélo de Distribution	il relie les communes entre elles et connecte le réseau du VHNS, vers les principaux pôles d'emploi et scolaires d'Auxerre.	70 km 19 itinéraires 7,9 M€	Des aménagements pour sécuriser les cyclistes tout en les adaptant aux caractéristiques locales	
Réseau d'Intérêt Local (kilométrage hors MOA de la CA)	il relie les pôles de proximité et leurs hameaux, par des aménagements légers sur des routes à faible trafic.	70 km 4,0 M€	Le jalonnement est une partie importante de ce réseau où la réalisation d'aménagements permettant la mixité d'usage est priorisée	

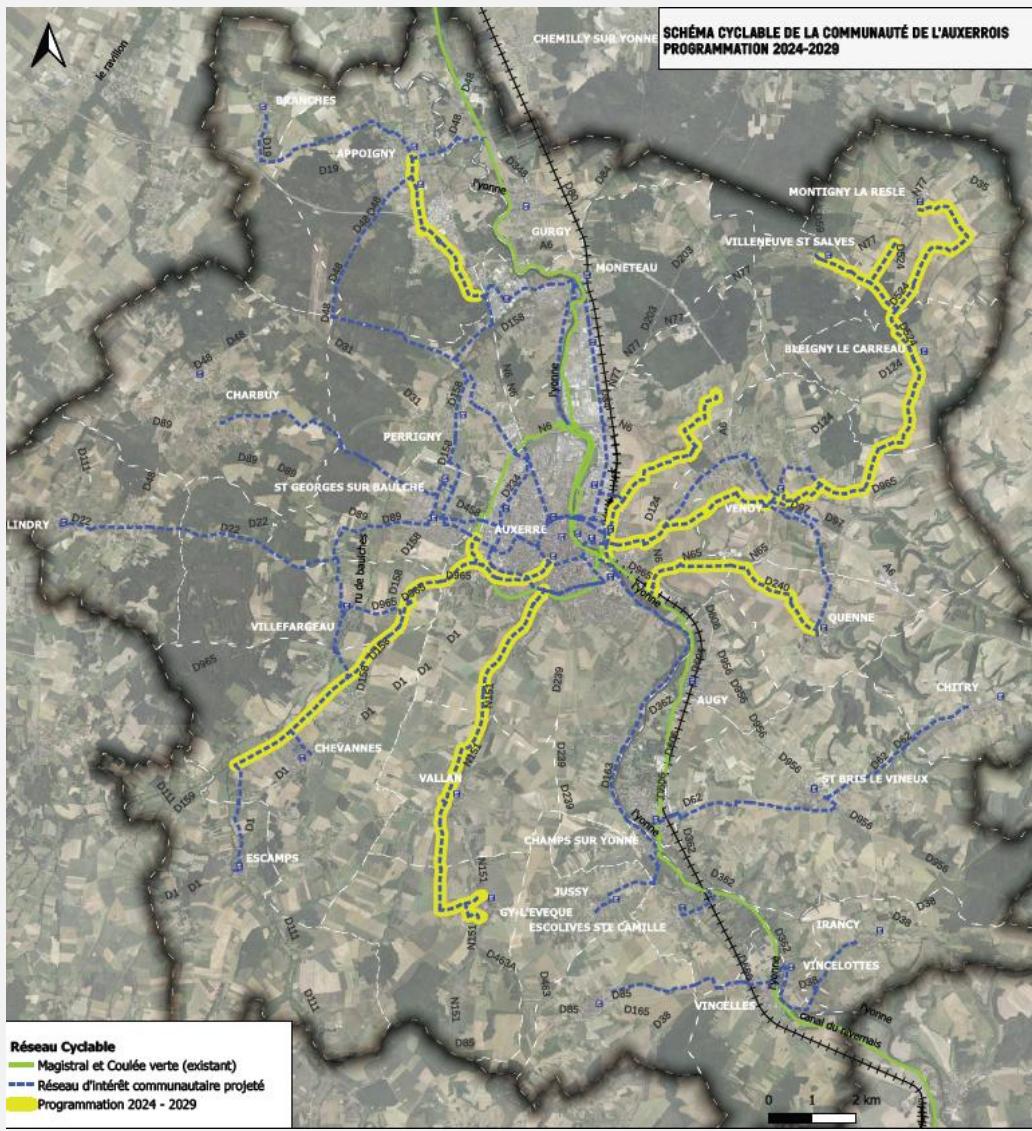
## Mettre en œuvre le Schéma Directeur Cyclable d'agglomération

### Détails des mesures à mettre en œuvre (suite)

#### Une programmation 2024-2029 liée à l'AAP « Territoire Cyclable »

- L'Auxerrois a été lauréat de l'appel à projet « **Territoire Cyclable** » qui vise à accompagner des territoires dans la mise en œuvre de leur programme complet d'itinéraires cyclables. L'Auxerrois va bénéficier, pour les 6 années à venir, d'un accompagnement financier de l'État pour déployer son programme d'itinéraires cyclables.
- Pour la période 2024-2029, une première programmation de réalisation a été définie avec **6 itinéraires** pour un total **55,8 km et 5,55 M€ HT** (dont 5,1 M€ pour les travaux et 450 k€ pour les études).

Itinéraires	Linéaire	Coût (HT) prévisionnel
V2. Appoigny <> Monéteau ZA Macherin	4,2 km	560 k€
V4. Chevannes <> Auxerre	10,4 km	1,7 M€
D02. Montigny-la-Resle <> Auxerre	21,4 km	925 k€
D03. Quenne <> Auxerre	4,7 km	600 k€
D10. Gy-l'Evêque <> Auxerre	9,9 km	1,1 M€
D23. Laborde <> Auxerre	5,2 km	420 k€
<b>Total</b>	<b>55,8 km</b>	<b>5,1 M€</b>



# Mettre en œuvre le Schéma Directeur Cyclable d'agglomération

## ► Détails des mesures à mettre en œuvre

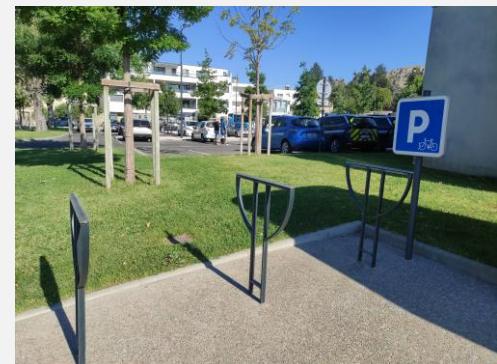
### Mesure 2 : Concevoir le jalonnement

- De manière opérationnelle, la conception du jalonnement demande 3 étapes :
  - Identifier et hiérarchiser les pôles à jaloner.
  - Elaborer une charte graphique du jalonnement propre à l'Auxerrois de manière à rendre l'orientation sur le réseau intuitive, ludique et attrayante.
  - Réaliser une étude de mise en œuvre du jalonnement : il s'agit d'une étude opérationnelle dont l'objectif est d'identifier tous les éléments du système de jalonnement (intersections, mâts et supports pour les panneaux), puis de concevoir la base de données permettant définir le contenu des panneaux à installer.



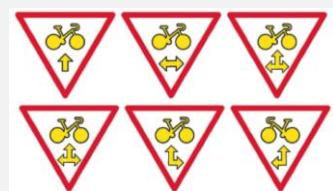
### Mesure 3 : Aménager du stationnement vélo le long du réseau cyclable

- Le SDC prévoit de :
  - Jalonner les accès au stationnement depuis les itinéraires cyclables ;
  - Signaler le stationnement afin de le rendre plus visible sur la voirie ;
  - Remplacer les râteliers par des arceaux ;
  - Crée 4 000 emplacements de stationnement supplémentaires de type arceaux le long du réseau cyclable dans toutes les communes de l'Auxerrois.



### Mesure 4 : Aménager des cédez-le-passage aux carrefours à feux et généraliser les doubles sens cyclables

- Equiper les 51 carrefours à feux de panonceaux M12 « cédez-le-passage cycle » en s'appuyant sur l'étude opérationnelle réalisées (coût prévisionnel : 35 k€).
- Réaliser une étude de faisabilité de mise en œuvre du double sens cyclable dans les rues en sens unique d'Auxerre sur la base de comptages routiers ou des études de circulation existantes, puis mettre en place les panonceaux M9v2, les panneaux C24a3 et les pictogrammes au sol dans le contre-sens cyclable et concevoir une campagne de communication et de sensibilisation (coût prévisionnel : 10 k€).



Panonceaux M12



Panonceau M9v2



Panneau C24a3

## Etendre et diversifier le service de location de vélo AuxR\_M le vélo

### Objectif

- Favoriser la pratique du vélo au quotidien et permettre aux habitants de tester l'usage d'un VAE ou d'un vélo adapté avant une acquisition éventuelle.

### Publics cibles

- Tous publics

### Acteurs

Communauté de l'Auxerrois

Pilote du service AuxR\_M le vélo en tant qu'AOM locale

### Rôle

Communes

Partenaires techniques pour l'implantation des stations et a communication sur le service

### Mesures à mettre en œuvre

#### Mesure 1 : Etendre le service AuxR\_M le vélo

- Le service AuxR\_M le vélo dispose depuis son lancement en 2023 de **320 vélos** à assistance électrique connectés (dont 220 en vélos en libre service courte durée et 100 vélos en location longue durée) répartis sur **43 stations**.
- Au regard du succès rencontré par le dispositif, il est prévu à court terme une phase d'extension du réseau avec :
  - Pour 2025 : 13 stations supplémentaires et 100 vélos supplémentaires ;
  - Pour 2026 : 11 stations supplémentaires et 100 vélos supplémentaires ;

#### Mesure 2 : Diversifier le service AuxR\_M le vélo

- Il s'agira d'étudier la possibilité à moyen terme d'aller plus loin et de diversifier l'offre de vélos pour répondre à d'autres besoins en proposant par exemple :

Type de vélo	Vélo familial (longtail)	Triporteur cargo	Tricycle	Véhicule intermédiaire
<b>Objectif</b>	Pouvoir transporter ses enfants lors de ses trajets quotidiens	Pour les professionnels qui souhaitent tester ce type de véhicules	Pour les personnes âgées	Quadricycle avec un pédailler à assistance électrique atteignant 45 km/h et jusqu'à 100km d'autonomie
<b>Coût unitaire</b>	+/- 5 k€	+/- 4 k€	+/- 2,5 k€	+/- 15 k€
<b>Illustration</b>				

### Coûts

- Mesure 1 : 361 k€ HT pour 2025 et 361 k€ HT pour 2026
- Mesure 2 : 52 k€ si acquisition de 3 vélos familiaux, 1 triporteur, 1 tricycle et 2 véhicules intermédiaires

### Suivi des mesures

- Nombre de trajets réalisés
- Nombre d'utilisateurs différents
- Km parcourus

### Impact report modal



### Faisabilité



## Développer des ateliers d'apprentissage et d'accompagnement à la pratique du vélo

### Objectif

- Lever les freins au maniement de la bicyclette et à la crainte de circuler en milieu urbain
- Aider à l'autonomie en matière d'entretien et réparation de son vélo

### Publics cibles

- Tous publics

### Acteurs

<b>Communauté de l'Auxerrois</b>	Coordinatrice en tant qu'AOM locale et partenaire financier pour accompagner les associations
<b>Associations vélos</b>	Organisatrices des ateliers et stages
<b>Communes</b>	Partenaires techniques pour accompagner la mise en œuvre des initiatives associatives

### Rôle

### Mesures à mettre en œuvre

#### Mesure 1 : Poursuivre la mise en place du « Savoir Rouler à vélo »

Une partie de la population a besoin d'être accompagnée et formée à la pratique du vélo. La problématique doit être travaillée dès l'enfance. Le dispositif national « Savoir Rouler à Vélo » apprend aux enfants à se déplacer à vélo pour l'entrée au collège et ancre les réflexes d'aller vers une mobilité décarbonnée dès le plus jeune âge.

Des actions sont mises en place par le service des Sports de la ville d'Auxerre en lien avec les écoles de la ville, les centres de loisirs et les espaces d'accueil et d'animation. La ville a formé des agents (direction des sports, animation) pour dispenser ces formations aux enfants, permettant ainsi d'accroître la capacité de formation sur le territoire.



#### Mesure 2 : Encourager la création d'une vélo-école pour apprendre à faire du vélo et réparer son vélo

Pour se rendre à l'école, au travail, faire les courses ou accompagner les enfants, ou simplement se balader et pratiquer une activité physique, la vélo-école s'adressera à tous les publics en proposant des séances ou des modules adaptés au niveau et aux attentes de chacun. La vélo-école proposera des séances de remise en selle, de conduite en ville et d'initiation à la mécanique.

Le nombre de stages / ateliers proposés dépendra de leur capacité à mobiliser du personnel ou des bénévoles et le matériel nécessaire, il s'agira pour la CA de l'auxerrois d'apporter une aide qui pourrait prendre la forme :

- d'une aide financière, par exemple pour financer un poste d'animateur mobilité à vélo (CQP AMV) ;
- d'une aide matérielle, par le prêt de locaux, la mise à disposition de vélos ou de matériels de parcours.

### Coûts

- Mesure 1 : temps humain CA ponctuel
- Mesure 2 : prévoir un budget de +/- 40 k€/an pour financer le SRAV et apporter une aide financière à une association

### Suivi des mesures

- Nombre d'attestations délivrées en fin de cycle 3
- Nombre de stages / ateliers proposés

### Impact report modal



### Faisabilité



## Développer des ateliers d'apprentissage et d'accompagnement à la pratique du vélo

### ► Détails des mesures à mettre en œuvre

#### Zoom sur le programme Savoir Rouler à Vélo (SRAV)

- Le programme « Savoir Rouler à Vélo » est porté par le Ministère des Sports. L'opération « Savoir Rouler à Vélo » permet la généralisation de l'apprentissage de la pratique du vélo en autonomie pour l'ensemble des enfants de 6 à 11 ans avant l'entrée au collège.
- Un cycle de 10 heures à minima est à réaliser en milieu scolaire ou périscolaire. Il permet aux élèves de devenir autonome à vélo, de pratiquer quotidiennement une activité physique et de se déplacer de manière écologique et économique. Il s'agira de cibler les classes d'un ou plusieurs niveaux du territoire pour une première étape de développement.
- Le cycle de formation est découpé en 3 blocs :
  - **Bloc 1 « savoir pédaler »** : maîtriser les fondamentaux du vélo : acquérir un bon équilibre, apprendre à conduire et piloter son vélo correctement (pédaler, tourner, freiner).
  - **Bloc 2 « savoir circuler »** : découvrir la mobilité à vélo en milieu sécurisé, savoir rouler en groupe, communiquer pour changer de direction et découvrir les panneaux du code de la route.
  - **Bloc 3 « savoir rouler »** : circuler en situation réelle pour apprendre à rouler en autonomie sur la voie publique et à s'approprier les différents espaces de pratique.
- Cette action est à reproduire annuellement auprès de ce même niveau. Deux possibilités sont à envisager :
  - **Faire appel à des formateurs/associations formés et labelisés** pour permettre d'accéder au co-financement (ex : programme Génération Vélo).
  - **Former en interne des intervenants de la CA au SRAV** (leur formation pourra être financée). Ce personnel assurerait ensuite le cycle de formation.
- **Les coûts variables selon l'ampleur du développement du SRAV.** Exemple pour 30 classes de 25 élèves : +/- 44 k€/an (coût de 57 € / élève pour 10h de formation – enquête Indigo et ADEME 2019). Les interventions réalisées dans le cadre du Savoir Rouler à Vélo peuvent bénéficier d'un financement à hauteur de 50 % par Génération Vélo (programme CEE), soit un **reste à charge de 22 k€/an pour la CA**.



#### Exemple de programme Ecomobilité scolaire sur la CC Val d'Ille-Aubigné (35)

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

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

# Rendre accessible la chaîne de déplacement

## Objectif

- Permettre à tous de se déplacer à pied sur l'espace public en œuvrant vers une mise en accessibilité des arrêts de bus et des itinéraires piétons.

## Publics cibles

- Tous publics

## Acteurs

Communes

Pilotes pour l'accessibilité de la voirie

Communauté de l'Auxerrois

Pilote pour l'accessibilité des arrêts de bus

## Rôle

## Mesures à mettre en œuvre

- Dans la temporalité du Plan de Mobilité, il convient de prioriser les actions en s'attachant à traiter en priorité les itinéraires structurants et secteurs prioritaires : les centralités urbaines, les commerces, les équipements scolaires, des points d'arrêts de TC dans un rayon de 200 m...

## Mesure 1 : Réaliser et mettre en œuvre les Plans de mise en Accessibilité de la Voirie et des Espaces publics (PAVE)

- [La loi n°2005-102 du 11 février 2005](#) pour l'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 ».
- Chaque commune d'au moins 1000 habitants a l'obligation d'élaborer un plan de mise en accessibilité de la voirie et des espaces publics (PAVE).

## Coûts

- Mesure 1 : 115 k€/km en moyenne pour la mise en accessibilité d'1 km de voirie, soit 3,5 M€ pour 30 km (partiellement mutualisable avec les actions 2 & 3)
- Mesure 3 : 0,1 ETP si réalisé en interne

## Mesure 2 : Mettre en accessibilité les arrêts prioritaires du réseau AuxR\_M le bus

- La mesure est détaillée dans [l'action 7](#) « Optimiser le réseau AuxR\_M le bus »

## Suivi des mesures

- Nombre de PAVE mis en œuvre

## Impact report modal



## Mesure 3 : Réaliser un audit de l'accessibilité dans un rayon de 200 m autour des arrêts prioritaires de transports collectifs

- La Loi d'Orientation des Mobilités impose l'élaboration par les gestionnaires de voirie, de bases de données sur l'accessibilité de la voirie dans un rayon de 200 m autour des points d'arrêts de transports collectifs inscrits au SDA.

## Faisabilité



# Rendre accessible la chaîne de déplacement

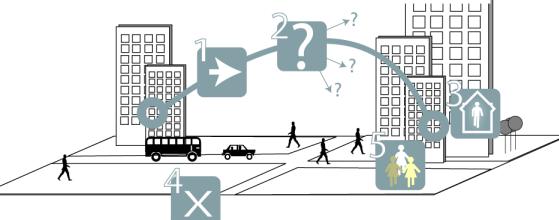
## Détails des mesures à mettre en œuvre

### Mesure 1 : Réaliser et mettre en œuvre les Plans de mise en Accessibilité de la Voirie et des Espaces publics (PAVE)

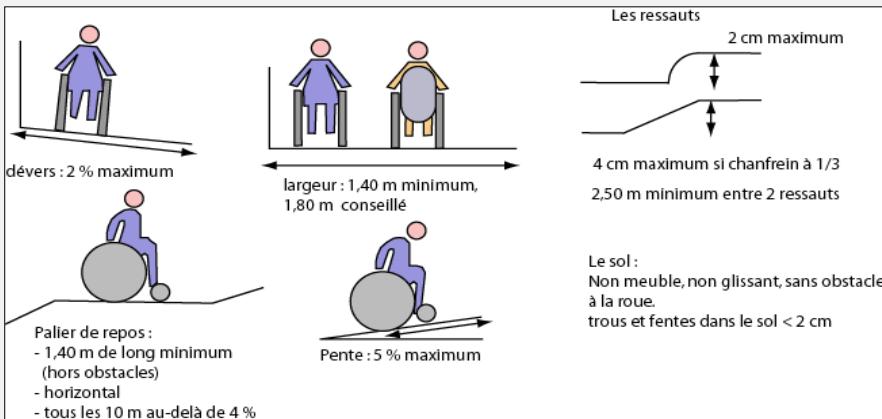
- Les PAVE fixent notamment les dispositions susceptibles de rendre accessible aux personnes handicapées et à mobilité réduite l'ensemble des circulations piétonnes et des aires de stationnement d'automobiles.
- L'élaboration du PAVE est, par défaut, une compétence communale. Ainsi, toutes les communes de 1 000 habitants et plus doivent élaborer un PAVE à l'initiative du maire. L'établissement public de coopération intercommunale (EPCI) peut être chargé de cette élaboration s'il en a explicitement reçu la compétence de la part des communes.
- La commune en charge d'élaborer le PAVE doit examiner le degré d'accessibilité de toutes les voies de circulation piétonnes et des aires de stationnement d'automobiles, qu'elle en soit gestionnaire ou non, afin de déterminer les mesures adéquates pour les rendre accessibles aux personnes handicapées ou à mobilité réduite.
- Par ailleurs, pour l'ensemble des communes de l'Auxerrois, tout projet de création ou de requalification de voirie devra prendre en compte les exigences en termes d'accessibilité de la voirie, et en particulier dans les secteurs d'intensité piétonne tels que :
  - Les secteurs d'intensité commerciale ;
  - Les établissements scolaires ;
  - Les équipements publics ;
  - Les résidences pour personnes âgées ;
  - Les voies d'accès aux arrêts de transport collectif.

- 1 Aller d'un lieu à un autre
- 2 Se repérer et s'orienter
- 3 Accéder aux services de la cité
- 4 Être et se sentir en sécurité
- 5 Communiquer, échanger avec les autres

### LES BESOINS FONDAMENTAUX DES USAGERS



Les règles permettant à un cheminement d'être accessible



### Les « Personnes à Mobilité Réduite »

La loi de 2005 donne une définition très large de la notion de « Personne à Mobilité Réduite » : « 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 du STIF (actuel Ile de France Mobilités) menée entre 2013 et 2015, 41 % de la population rencontre des difficultés plus ou moins importantes dans la réalisation d'au moins un déplacement au cours de la journée.

## Rendre accessible la chaîne de déplacement

### ► Détails des mesures à mettre en œuvre

#### Mesure 3 : Réaliser un audit de l'accessibilité dans un rayon de 200 m autour des arrêts prioritaires de transports collectifs

- La Loi d'Orientation des Mobilités impose l'élaboration par les gestionnaires de voirie ou les AOM de bases de données sur l'accessibilité de la voirie dans un rayon de 200 m autour des points d'arrêts de transports collectifs inscrits au SDA ([article L141-13 du code de la voirie routière](#)).
- la LOM impose seulement la description de l'accessibilité de la voirie dans les 200 m autour de l'arrêt mais n'impose pas aux gestionnaires de voirie de mettre en accessibilité la voirie.
- La création de bases de données sur l'accessibilité des portions de voirie donnant accès aux réseaux de transport permettra aux personnes handicapées de se déplacer plus facilement et d'anticiper les difficultés sur leur parcours.

## Accentuer la pratique de la marche en améliorant les conditions de déplacement des piétons

### Objectif

- Faire de la marche un mode de déplacement à part entière sur les courtes distances et remettre le piéton au cœur des espaces publics.

### Publics cibles

- Tous publics

### Acteurs

#### Communes

Pilotes pour la réalisation des plans piétons et la mise aux normes des traversées piétonnes

#### Communauté de l'Auxerrois

Partenaire technique

### Coûts

- Coût de réalisation externalisée d'un plan piéton : 20 à 40 k€ selon la taille de la commune
  - Soit +/- 300 k€ pour les 14 communes pôles identifiées au PADD

### Suivi des mesures

- Nombre de communes engagées dans une démarche de plan piéton

### Impact report modal



### Faisabilité



### Mesures à mettre en œuvre

#### Mesure 1 : Définir des itinéraires piétons prioritaires en élaborant des plans piétons communaux

- Le plan piéton vise à remettre la marche au cours de la mobilité en mettant en œuvre les conditions favorables à sa pratique aussi bien en termes d'itinéraires possibles (pouvoir répondre à ses besoins de déplacements par des itinéraires adaptés et sécurisés) qu'en termes de qualité de l'espace public (confort du revêtement, verdure, proximité de la circulation automobile...).
- L'objectif n'est pas tant de créer des aménagements sur l'ensemble des voies urbaines, mais de définir des itinéraires structurants et des secteurs prioritaires à traiter : les centralités urbaines, les commerces, les équipements scolaires, les arrêts TC structurants...

#### Mesure 2 : Assurer la neutralisation des places de stationnement en amont des passages piétons conformément aux obligations de la LOM en lien avec les communes

##### Article L118-5-1 du code de la voirie routière (issue de la Loi d'Orientation des Mobilités)

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

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

##### Article R417-11 du code de la route

I.- Est considéré comme très gênant pour la circulation publique l'arrêt ou le stationnement: [...]

8° D'un véhicule motorisé à l'exception des engins de déplacement personnel motorisés, des cyclomobiles légers et des cycles à pédalage assisté : [...]

c) Sur une distance de cinq mètres en amont des passages piétons dans le sens de la circulation, en dehors des emplacements matérialisés à cet effet.

Le non-respect de cette règle est puni d'une amende forfaitaire de 135 €.

# Accentuer la pratique de la marche en améliorant les conditions de déplacement des piétons

## ► Détails des mesures à mettre en œuvre

### Mesure 1 : Définir des itinéraires piétons prioritaires en élaborant des plans piétons communaux

- Le plan piéton est un outil qui inscrit les aménagements d'espaces publics dans une vision et une stratégie qui réside dans la prise en compte des piétons en tant que tels, avec leurs besoins et leurs attentes. Il introduit un changement de conception du piéton en considérant la marche comme un mode de transport à part entière et maillon de la chaîne de déplacements en permettant l'accès à pied aux lieux d'interface (pôles multimodaux, arrêts de bus, etc.)
- A l'image du réseau cyclable, il s'agit de réaliser un maillage favorable aux piétons qui doit alors présenter de bonnes conditions de « marchabilité » (néologisme dérivé de l'anglais walkability qui signifie un environnement adapté aux déplacements à pied) :
  - Des cheminements larges et confortables ;
  - Des cheminements accessibles : la mise en œuvre du PAVE (cf. [action 5](#)) doit s'orienter prioritairement sur ces itinéraires ;
  - Des traversées piétonnes sécurisées dans la continuité de la « ligne de désir » du piéton ;
  - La présence de mobiliers urbains (bancs...) ;
  - Un environnement paysager agréable (végétation...)....
- La définition du réseau piéton s'appuie sur l'identification de pôles générateurs stratégiques (école, équipements sportifs, etc.) et de centralités (centre-ville, polarité commerciale, etc.) qu'il conviendra de relier par des itinéraires piétons en fonction de la distance et du potentiel.
- Ce réseau piéton peut s'accompagner d'un jalonnement dédié aux piétons qui indique par quels moyens, à l'échelle de la rue, relier les pôles identifiés.
- Les plans piétons seront à déployer en priorité dans les communes dotées de services selon l'armature urbaine identifiée dans le PADD du PLUi-HM :
  - La ville-centre (Auxerre) ;
  - Les communes relais : Appoigny, Champs-sur-Yonne, Monéteau, Saint-Georges-sur-Baulche, Venoy ;
  - Les communes de proximité : Augy, Charbuy, Chevannes, Gurgny, Landry, Perrigny, Saint-Bris-le-Vineux, Vincelles.

### Le Plan Piéton de la Chapelle-Glain (résumé d'un article du CEREMA)

La Chapelle-Glain est une commune rurale de 3450 habitants à 60 km de Nantes. Un plan piéton a été élaboré, et a porté ses fruits en rendant le bourg plus agréable. Le point de départ a été une étude menée sur la sécurisation des cheminements piétons qui a abouti à la construction d'un plan piéton.

Le principe repose sur le développement du réseau de cheminements permettant de répondre aux besoins les plus courants des piétons :

- en offrant un réseau varié alliant des chemins et venelles indépendants ou sur trottoirs et permettant à la fois des marches de type promenade et utilitaire pour l'accès aux commerces et services ;
- En constituant des liaisons pratiques qui permettent l'accès aux commerces et services ;
- En végétalisant les liaisons (haies bocagères, espaces verts...) et par l'installation de bancs, voire de toilettes publiques et de jeux pour enfants ;
- En assurant la sécurité via la mise en œuvre d'un éclairage.

Le plan des itinéraires piétons ainsi constitué met en évidence les itinéraires réalisés et les itinéraires projetés à programmer en fonction des opportunités. L'ensemble de ces mesures participe au développement de la marche comme mode de déplacement quotidiens utilisés par les habitants et a favorisé la vitalité du bourg et le fonctionnement des commerces et l'attractivité de la commune.

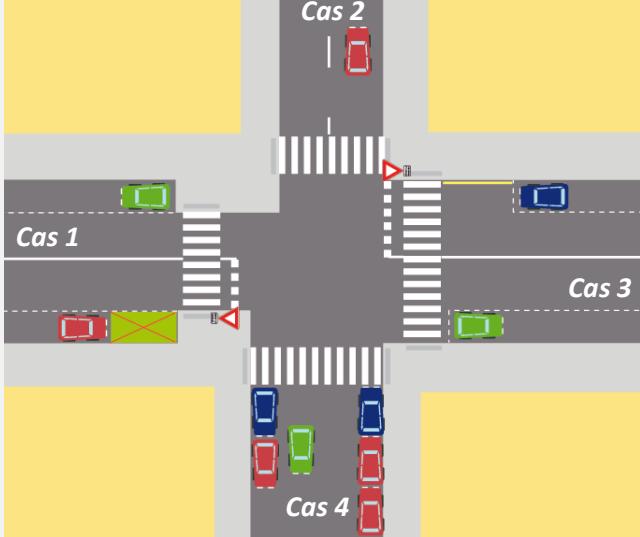
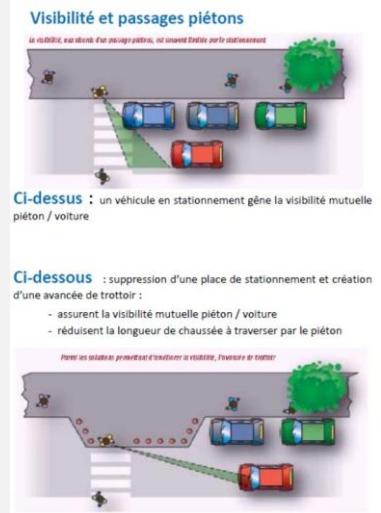
## Accentuer la pratique de la marche en améliorant les conditions de déplacement des piétons

### ► Détails des mesures à mettre en œuvre

#### Mesure 2 : Assurer la neutralisation des places de stationnement en amont des passages piétons conformément aux obligations de la LOM en lien avec les communes

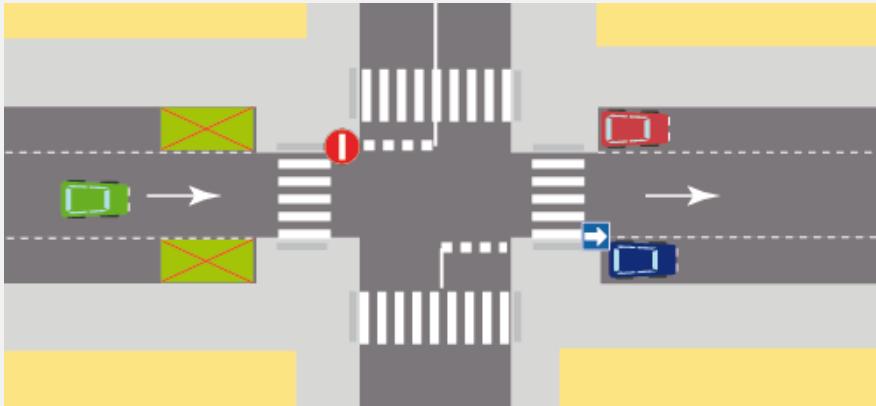
##### Qu'est qu'un passage piéton aux normes au sens de la LOM ?

- Au sens de la loi, ne sont pris en compte que les passages piétons marqués par des bandes blanches : les traversées suggérées, non réglementaires, ne sont pas concernées.

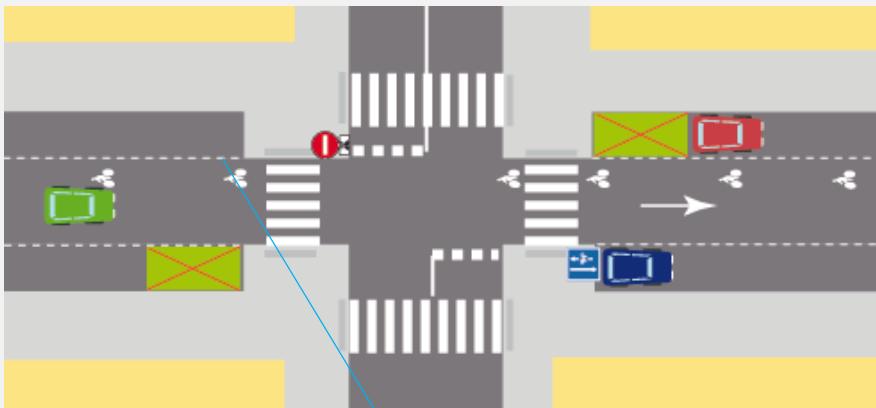


- Cas 1 : la place en amont a été supprimée au profit d'autres usages (stationnement vélo, végétalisation, etc...);
- Cas 2 : pas de stationnement possible dans la rue ;
- Cas 3 : une bande jaune interdit l'arrêt et le stationnement sur les 5 mètres en amont ;
- Cas 4 : aucune place n'est matérialisée dans la rue. Ici les véhicules bleus ne respectent pas l'article R417-11 du code de la route.

*Cas de rues à sens unique SANS double sens cyclable : 2 places doivent être supprimées*



*Cas de rues à sens unique AVEC double sens cyclable :  
 Le double sens cyclable étant considéré comme un sens de circulation, il faut supprimer la place amont*



*Le CEREMA recommande aussi de supprimer cette place de stationnement*

## Accentuer la pratique de la marche en améliorant les conditions de déplacement des piétons

### ► Détails des mesures à mettre en œuvre

#### Comment valoriser ces espaces ?

■ L'espace dégagé par la suppression de ces places peut être valorisé de plusieurs manières :

1. Le cas le plus courant sera la création de **stationnements vélos** : 1 place de stationnement voiture peut accueillir 4 à 5 arceaux vélos (soit 8 à 10 vélos).
2. La **végétalisation**, pour tendre vers la désimperméabilisation des sols et la constitution d'un micro-ilot de fraîcheur et améliorer le cadre paysager. Il s'agira de veiller au bon entretien afin d'éviter que le développement végétal forme un masque de visibilité pour les piétons.
3. Le **désencombrement des trottoirs** : points de collecte de déchets en silos enterrés, panneaux d'informations, mobiliers de repos (bancs, assise-debout...), poubelles, etc. peuvent être installés sur ces espaces, en veillant à ne pas constituer un masque de visibilité.

**20 %** des déplacements domicile-travail réalisés au sein d'une même commune sont effectués à pied, et 67 % en voiture (INSEE 2021).



Implantation de stationnements vélos



Installation de mobilier de repos



Implantation de stationnements vélos



Désimperméabilisation et végétalisation



## 2. ORGANISER UN RÉSEAU DE TRANSPORTS COLLECTIFS HIÉRARCHISÉ, UNIFIÉ, QUALITATIF ET FIABLE

## Optimiser le réseau AuxR\_M le bus

### Objectif

- Améliorer l'attractivité du réseau de transport collectif pour en faire un mode plus concurrentiel face l'automobile.

### Publics cibles

- Tous publics

### Acteurs

Communauté de l'Auxerrois

### Rôle

Pilote en tant qu'à AOM locale et organisatrice du réseau AuxR\_M le bus

Communes

Partenaires techniques dans la définition des besoins et MOA pour les aménagements de voirie pour les bus

Délégataire

Relais de l'AOM pour recueillir les attentes des usagers et faire remonter les problèmes de circulation et les solutions

### Coûts

- Mobilisation de moyens humains internes pour bilan, diagnostic et propositions : 0,3 ETP
- Mesure 4 : 200 k€ HT

### Suivi des mesures

- Fréquentation en nombre de voyages
- Km commerciaux offerts
- Taux de mise en accessibilité des arrêts prioritaires

### Impact report modal

Limité	Moyen	Élevé
--------	-------	-------

### Faisabilité



### Mesures à mettre en œuvre

#### Mesure 1 : Mettre en place une gouvernance pour le pilotage du réseau de bus

- L'objectif sera de mettre en place des réunions régulières avec les élus et le délégataire pour présenter des bilans d'activité du réseau avec des indicateurs.

#### Mesure 2 : Identifier les points durs de circulation sur le réseau pour améliorer la performance des lignes de bus

- La performance d'une offre TC (comprenant notamment la vitesse commerciale et la régularité) est un paramètre fondamental d'attractivité des transports collectifs.
- Il s'agira alors d'identifier l'ensemble des points durs qui pénalisent la circulation et la performance des lignes de bus puis d'établir une feuille de route pour les résorber.

#### Mesure 3 : Réaliser un état des lieux des différents points d'arrêts du réseau (confort d'attente, mobilier, accessibilité, lisibilité...)

- Porte d'entrée de l'offre de transport collectif, les arrêts doivent présenter un niveau de confort satisfaisant et toute l'information nécessaire pour voyager. Un état des lieux sera réalisé à l'aide d'une grille de lecture mobilisant différents critères :
  - Le confort d'attente : poteau, banc, abri ;
  - La présence et la lisibilité de l'information : nom de l'arrêt, numéro des lignes en desserte et les destinations, fiche horaire, plan, grille tarifaire, moyens d'acquisition d'un titre de transport, et pour les arrêts les plus structurants un plan de quartier et le détail des autres offres de mobilité à proximité.

#### Mesure 4 : Mettre en accessibilité les arrêts de bus

- Selon le dernier état des lieux réalisé au titre de l'année 2024, tous les arrêts prioritaires de l'ancien réseau de bus Leo avait été traités. Il conviendra, suite au changement de réseau AuxR\_M le bus, d'identifier les nouveaux arrêts prioritaires et de programmer leur mise en accessibilité.

**Action 8**

## Poursuivre les réflexions avec la Région pour permettre l'interopérabilité et la complémentarité des titres de transport entre les offres régionales et communautaires

### Objectif

- Améliorer la complémentarité des réseaux TC des différentes Autorités Organisatrices pour bénéficier d'une offre plus importante, plus lisible et plus concurrentiel face l'automobile.

### Publics cibles

- Tous publics

### Acteurs

Communauté de l'Auxerrois

Région

### Rôle

Co-pilotage en tant qu'AOM locale, organisatrice du réseau AuxR\_M le bus

Co-pilotage en tant qu'AOM régionale, organisatrice du réseau Mobigo routier et ferroviaire

### Mesures à mettre en œuvre

- L'Auxerrois a engagé des réflexions avec la Région sur une mutualisation et une interopérabilité de l'offre en transport collectif de la Région (Mobigo et TER) et de l'Auxerrois.

#### Mesure 1 : Travailler avec la Région pour une mutualisation de l'offre de bus entre l'agglomération et la Région

- Il s'agit d'optimiser l'exploitation des lignes de bus de la Communauté de l'Auxerrois et de la Région à travers une mutualisation des moyens de production principalement sur les lignes scolaires et sur des sections où il existe des doublons d'offre.
- Ainsi l'offre sur les lignes périurbaines connaîtra des ajustements et certains trajets internes au ressort territorial de l'Auxerrois seront assurés par des lignes Mobigo. Il s'agira toutefois de veiller à ce que l'offre reste lisible pour l'usager afin de ne pas perdre des voyageurs.
- Il pourra être inclus dans ces réflexions l'autorisation de transit local pour les lignes Mobigo régulières traversant le territoire et faisant leur terminus à Auxerre.

### Coûts

- Mesure 1 : selon l'engagement de la Région et de la CAA
- Mesure 2 : selon l'engagement de la Région et de la CAA

#### Mesure 2 : Travailler avec la Région pour une intégration tarifaire entre les réseaux communautaires et régionaux

- Il est proposé à la Région de mettre en place des abonnements combinés TER + BUS qui puissent être vendus dans en agence commerciale réseau TER et en agence commerciale du réseau AuxR\_M le bus.

### Suivi des mesures

- Signature d'une convention avec la Région

### Impact report modal

Limité	Moyen	Élevé
--------	-------	-------

### Faisabilité





### 3. VALORISER L'AXE FERROVIAIRE ET RENFORCER L'USAGE DU TRAIN POUR LES DÉPLACEMENTS QUOTIDIENS

## Structurer la gare d'Auxerre Saint-Gervais comme un véritable PEM pour le territoire

### Objectif

- Améliorer les conditions de transition entre les modes, et faire de la gare d'Auxerre la porte d'entrée du territoire afin de lui donner une place centrale dans la chaîne de mobilité

### Publics cibles

- Tous publics

### Acteurs

Communauté de l'Auxerrois, SNCF Gares & Connexions

### Rôle

Pilotes pour l'aménagement du PEM et du quartier autour de la gare

### Mesures à mettre en œuvre

- Le réaménagement de la gare d'Auxerre-Saint-Gervais en pôle d'échange multimodal (PEM) est actuellement **en cours de réflexion**. Une **étude de faisabilité** réalisée en 2023 a proposé **plusieurs scénarios d'aménagement**.
- Il s'agit de **repenser le pôle dans son ensemble pour en faire un espace cohérent, fluide et sécurisé, en lien avec le projet de renouvellement urbain « Auxerre rive droite – quartier gare »**.
- Les objectifs du futur pôle d'échange multimodal sont les suivants :
  - Mieux intégrer les modes actifs (flux, stationnement vélos, cheminements piétons ...);
  - Revoir l'organisation des flux et renforcer l'accessibilité pour tous les modes : réorganiser les accès routiers connecter la gare aux réseaux TC routiers urbain et interurbain ;
  - Désengorger le site en améliorant le stationnement des véhicules : recomposer et améliorer la lisibilité des secteurs de stationnement selon la durée de stationnement et les usages ;
  - Valoriser le pôle gare et l'entrée de ville sur le plan paysager ;
  - Moderniser le pôle gare ;
  - Faire vie dans le quartier, avec une offre commerçante et servicielle dynamique ;
  - Devenir un point central de liaisons entre les quartiers et dans la ville, avec une réflexion sur le franchissement de la voie ferrée en particulier ;
  - Devenir le hub de mobilité de tout le territoire en permettant l'accueil de cars de tourisme relayant les touristes vers les pôles touristiques non desservis par le train (Chably, Vézelay, Guédelon).
- Le pôle d'échanges multimodal constituera un lieu central sur lequel se connectera, sur un plan physique et serviciel, l'ensemble des offres de mobilité.** Il composera également un lieu de vie au cœur duquel des activités connexes se développeront.



### Coûts

- Les coûts seront à préciser en fonction du scénario d'aménagement retenu
- Enquête annuelle : 5 k€/an

### Suivi des mesures

- Fréquentation de la gare
- Montées-descentes à l'arrêt « Gare » des lignes urbaines
- Occupation des stationnements vélos
- Part modale des transports collectifs chez les actifs

### Impact report modal



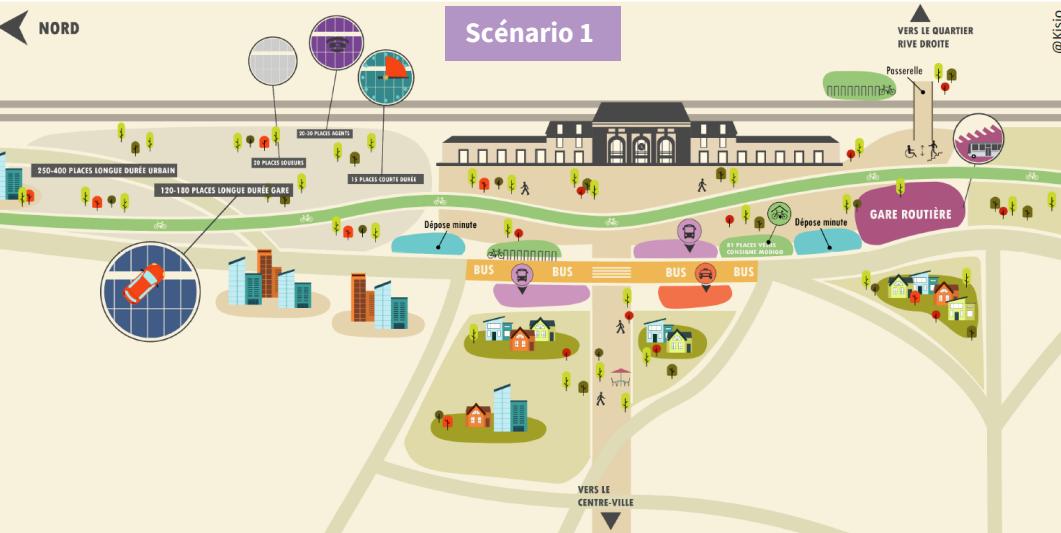
### Faisabilité



## Structurer la gare d'Auxerre Saint-Gervais comme un véritable PEM pour le territoire

### Détails des mesures à mettre en œuvre

#### Zoom sur l'étude de faisabilité réalisée en 2023



#### Scénario 1 : orientation de la gare vers l'ouest pour une percée directe et continue vers le centre-ville

- L'esplanade du parvis est agrandie et sanctuarisée pour les modes actifs et des espaces verts.
- Une percée urbaine à travers un actuel logement permet de faire une liaison plus directe et pacifiée pour les modes actifs avec le centre-ville.
- La traversée des voies est accessible avec la mise en accessibilité de la passerelle existante. Cela permet d'améliorer les connexions est-ouest.
- La portion de la rue Paul Doumer face à la gare est coupée à la circulation des véhicules pour ne laisser le passage qu'aux bus, cars et taxis.
- L'actuel parking agents SNCF est transformé en gare routière à 6 quais.
- Un nouveau quartier tertiaire pourra voir le jour, avec du stationnement associé. Certains îlots bâties font l'objet de renouvellement urbain.



#### Scénario 2 : orientation de la gare vers le sud pour une amélioration des axes existants

- Le pôle d'échange est réorienté vers le sud et les voyageurs sont orientés en direction de la Rue Jules Ferry, avec face à eux une place urbaine.
- Des espaces sont libérés pour mettre en avant les modes actifs.
- L'ensemble du stationnement est repris au sein d'un parking silo et la rue Jules Ferry est coupée de toute circulation motorisée.
- L'ensemble de l'offre cars et bus est directement accessible depuis le parvis grâce à une gare routière en épis, où chaque ligne peut avoir un quai attribué.
- Sur la partie nord, un quartier tertiaire peut voir le jour lorsque les emprises seront disponibles, sans impact sur les aménagements de la gare..

## Faire du train un mode de déplacement quotidien à l'échelle de l'Auxerrois

### Objectif

- Faciliter et encourager l'utilisation du train pour des déplacements au quotidien.

### Publics cibles

- Tous publics

### Acteurs

#### Région

Pilote en tant qu'AOM sur les lignes régionales ferroviaires

#### Communauté de l'Auxerrois

Lobbying auprès de la Région pour l'évolution de l'offre régionale

#### Etat via SNCF Réseau

Gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire

### Coûts

- Mesure 1 : +/- 30 k€ pour une étude confiée à un prestataire extérieur
- Mesure 2 : +/- 600 k€/an pour l'évolution de l'offre (*base +/- 20€/km mais variable selon le nombre d'arrêts, le personnel à bord, les enchainements conducteurs*)
- Mesure 3 : +/- 50 k€/an pour des arrêts supplémentaires

### Mesure 2 : Améliorer la liaison Auxerre <> Paris

- Cette relation souffre de plusieurs **dysfonctionnements** sur lesquels il s'agira de travailler avec la Région pour apporter des **améliorations** (regularité, capacité de transport, amplitude de service...).



### Mesure 3 : Pérenniser l'offre ferroviaire existante pour toutes les haltes ferroviaires

- Il s'agit dans un premier temps de porter auprès de la Région la nécessité de **pérenniser de la desserte ferroviaire** sur les 3 haltes du territoire (Monéteau-Gurgy, Champs-Saint-Bris et Vincelles) et de **rénovation l'infrastructure** ferroviaire de la ligne du Morvan aujourd'hui menacée de fermeture.
- Dans un second temps, une **réorganisation de l'offre ferroviaire** peut être étudiée pour améliorer la desserte de ces 3 gares afin que la trame horaires corresponde mieux aux besoins des usagers.



### Suivi des mesures

- Fréquentation des gares

### Impact report modal



### Faisabilité



# Faire du train un mode de déplacement quotidien à l'échelle de l'Auxerrois

## ► Détails des mesures à mettre en œuvre

### Mesure 1 : Etablir un diagnostic de l'usage des services du train sur l'ensemble des gares du territoire

- Pour établir ce diagnostic, il s'agira au préalable de définir l'aire de chalandise de chaque gare puis de mener des analyses à travers :
  - Une enquête auprès des usagers actuels** : motifs de déplacement, fréquence d'utilisation du train, titres de transport utilisé, modes de rabattement utilisé, satisfaction et attentes...
  - Les données de l'INSEE sur les déplacements domicile-travail et domicile-étude** : origine-destination, flux, mode de transport utilisé.
  - Une enquête de potentialités menée auprès des habitants** pour identifier les besoins de déplacements liés aux autres motifs (origine-destination, flux, motif...) et le niveau d'attente vis-à-vis de l'offre ferroviaire.

Halte ferroviaire	Population dans l'aire de chalandise d'une gare (à partir des données carroyées de l'INSEE)		
	7 min à pied	10 min à vélo	12 min en voiture
Auxerre	1 171	25 483	57 287
Monéteau-Gurgy	509	4 716	50 463
Champs-Saint-Bris	217	2 412	32 932
Vincelles	252	1 774	10 872

Rappel population de l'Auxerrois : 67 663 hab (INSEE 2021)

### Mesure 2 : Améliorer la liaison Auxerre <> Paris

- La liaison Auxerre <> Paris dispose de 7 allers-retours directs quotidiens en semaine complétés par 9 allers-retours soit pour Montereau (correspondance Transilien R), soit en correspondances à Laroche-Migennes avec des trains Paris <> Laroche ou Paris <> Dijon. Au total il existe **1 relation par heure toute la journée** entre Auxerre et Paris.
- Si la Communauté de l'Auxerrois n'a pas de compétence en matière de transport ferroviaire, elle pourra porter auprès de la Région la nécessité d'améliorer la performance de la ligne en termes de :**
  - Régularité et fiabilité** : les retards ou suppressions sont fréquents sur cette relation, d'autant plus pénalisants lorsqu'une correspondance est nécessaire à Laroche-Migennes.
  - Capacités de transport** : du matériel roulant bi-mode AGC de 220 places est affecté à cette relation (circulant en Unité Multiple sur certains horaires en heures de pointe) et se révèle insuffisant notamment les week-ends. Les solutions peuvent résider sur l'engagement d'un matériel roulant plus capacitaire (nouvelles rames ou circulation en Unité Multiple).
  - Nombre de services et d'amplitude de service** : il n'y a que 2 allers directs pour Paris en heure de pointe du matin (départ à 4h49 et 7h41) et 2 retours directs le soir (départ 16h27 et 20h35). Il pourra s'agir de prolonger certains services faisant terminus à Laroche-Migennes (par exemple le service de 6h04 à Migennes et les services de 18h27 et 22h37 à Paris le soir) en engageant du matériel bi-mode capacitai (650 places). Hors matériel roulant, le coût de ces prolongements pourrait s'élever à **+/- 600 k€** (base 20 €/km mais variable selon le nombre d'arrêts, le personnel à bord, les enchainements conducteurs).

# Faire du train un mode de déplacement quotidien à l'échelle de l'Auxerrois

## ► Détails des mesures à mettre en œuvre

### Mesure 3 : Pérenniser l'offre ferroviaire existante pour toutes les haltes ferroviaires

#### 3.1 Pérenniser l'infrastructure ferroviaire de la ligne du Morvan

- La ligne du Morvan au sud d'Auxerre nécessite de **lourds travaux d'investissements** sur l'infrastructure pour être pérennisée sur le long terme et son financement n'est pas aujourd'hui assuré.
- Sur ce sujet, l'action de la Communauté de l'Auxerrois portera essentiellement sur du **lobbying auprès de l'Etat et de la Région** afin de garantir le maintien de cette ligne en communiquant les conclusions du diagnostic des usages et des potentialités établis dans le cadre de la mesure 1 et en mettant en avant l'importance de l'offre ferroviaire dans la politique de mobilité et d'urbanisme définie dans le PLUi-HM.

#### 3.2 Pérenniser voire réorganiser l'offre ferroviaire sur les haltes ferroviaires

- Le tableau ci-contre synthétise la desserte 2025 des 3 haltes du territoire.
- A court terme, il s'agira de **veiller à ce que la desserte de ces gares ne soit pas dégradée** et que les **horaires correspondent aux besoins des usagers**, et en priorité des actifs et scolaires du territoire.
- A moyen-long terme, une **réorganisation du schéma de desserte** peut être envisagée sur la ligne du Morvan pour Champs-Saint-Bris et Vincelles. En effet, les deux haltes ne sont pas desservies systématiquement :
  - Les missions Auxerre <> Avallon desservent Vincelles (sans arrêt à Champs-Saint-Bris) ;
  - Les missions Auxerre <> Clamecy desservent Champs-Saint-Bris (sans arrêt à Vincelles).
- Une piste d'évolution pourrait être de proposer **un arrêt systématique à Vincelles et Champs-Saint-Bris de toutes les missions**. Le **nombre de services serait alors doublé** sur ces 2 haltes, passant de 1 à 2 allers-retours en train le matin, le midi et le soir sans augmentation du nombre de circulations (sans doublon d'offre car les missions d'Avallon et de Clamecy circulent à des horaires très différents).
- L'impact sur le **temps de parcours** serait de l'ordre de **2 minutes, pour un coût de +/- 50 k€/an**.
- L'attractivité d'une offre de transport collectif pour les déplacements quotidiens est fortement corrélée au nombre de services proposés et ce nouveau schéma de desserte apporterait de **nouvelles possibilités horaires** et de la **souplesse** dont a besoin un usager, et en priorité les actifs, pour utiliser le train au quotidien.

Desserte des haltes ferroviaires au service annuel 2025			
Halte ferroviaire	JOB	Samedi	Dimanche
Monéteau-Gurgy	10 AR	8 AR	7 AR
Champs-Saint-Bris	3 AR	3 AR	3 AR
Vincelles	3 AR en train et 3 AR en car	3 AR en train et 2 AR en car	3 AR en train et 2 AR en car

## Structurer des pôles d'intermodalité secondaires au niveau des haltes ferroviaires

### Objectif

- Favoriser un rabattement modes actifs et l'usage du train pour se déplacer au quotidien.

### Publics cibles

- Tous publics

### Acteurs

**Communauté de l'Auxerrois**

Initiateur des projets / MOA des itinéraires cyclables

**Communes**

MOA sur les cheminements piétons / partenaires techniques

**SNCF Gares & Connexions**

Gestionnaire des haltes ferroviaires / MOA sur les emprises ferroviaires SNCF

**Région**

Partenaire en tant que cheffe de file de l'intermodalité

**Etat , CD89**

Partenaires

### Mesure à mettre en œuvre

- Il s'agit d'étudier et mettre en œuvre des solutions d'intermodalité pour les haltes de Monéteau-Gurgy, Champs-Saint-Bris et Vincelles.
- Une intermodalité optimale doit permettre de fluidifier la transition entre différents modes de transport. Pour constituer de bonnes conditions d'intermodalité, différentes dimensions doivent être considérées :
  - La question du stationnement automobile ;
  - Le rabattement vélo : les aménagements cyclables en rabattement et le stationnement sécurisé ;
  - Le rabattement piédestre depuis le centre-bourg ;
  - Le lien avec une ligne routière de bus et/ou de car si une ligne passe à proximité ;
  - La qualité de l'information multimodale ;
  - La qualité des cheminements piétons au sein du PEM pour l'accès aux quais.

### Les principaux aménagements à réaliser selon les 3 sites sont :

Monéteau	Champs-Saint-Bris	Vincelles
<ul style="list-style-type: none"> <li>Amélioration des rabattements à vélo</li> <li>Création de stationnements vélo</li> <li>Amélioration le jalonnement piéton de la gare</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Amélioration des cheminements piétons pour accéder à la gare</li> <li>Sécurisation d'un itinéraire cyclable depuis le centre-bourg</li> <li>Sécurisation du stationnement vélo</li> <li>Création d'un quai bus</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Amélioration des cheminements piétons pour accéder à la gare</li> <li>Sécurisation d'un itinéraire cyclable depuis le centre-bourg</li> <li>Sécurisation du stationnement vélo</li> <li>Extension du parking</li> <li>Création de 2 quais bus</li> </ul>

### Coûts

Un total de +/- 213 k€ à partager entre les différents financeurs, avec selon les 3 sites :

- Monéteau-Gurgy : +/- 15 k€
- Champs-Saint-Bris : +/- 36 k€
- Vincelles : +/- 162 k€

### Suivi des mesures

- Fréquentation des haltes
- Nombre de stationnements vélos créés

### Impact report modal



### Faisabilité



## Structurer des pôles d'intermodalité secondaires au niveau des haltes ferroviaires

## Détails des mesures à mettre en œuvre

Halte	Monéteau-Gurgy		Champs-Saint-Bris		Vincelles	
Thématisques	Préconisations d'aménagement	Coûts estimatifs	Préconisations d'aménagement	Coûts estimatifs	Préconisations d'aménagement	Coûts estimatifs
<b>Le stationnement automobile</b>	Déjà existant	-	A organiser en marquant les places	1 k€	Parking à étendre	+/- 100 k€ pour 30 places
<b>Les aménagements cyclables en rabattement (SDC)</b>	Préconisée au SDC la réalisation d'un itinéraire sécurisé V2 Auxerre > Monéteau sur la D84	Coût inclus au SDC	Préconisée au SDC la réalisation d'un itinéraire sécurisé D05 Champs-sur-Yonne > Saint-Bris-le-Vineux	Coût inclus au SDC	Préconisée au SDC la réalisation d'un itinéraire sécurisé D08 Coulanges-la-Vineuse > Vincelottes	Coût inclus au SDC
<b>Le stationnement sécurisé des cycles</b>	5 consignes vélos individuels 5 arceaux abrités	Box : 10 k€ Arceaux abrités : 2 k€	4 consignes vélos individuels 5 arceaux abrités	Box : 8 k€ Arceaux abrités : 2 k€	4 consignes vélos individuels 5 arceaux abrités	Box : 8 k€ Arceaux abrités : 2 k€
<b>Le rabattement piédestre</b>	Déjà existant	-	Création d'un passage piéton sur la D52 et création d'un trottoir Place de la Gare	+/- 8 k€	Création d'un passage piéton sur la D85 et création d'un trottoir sur la D85 depuis la RD606	+/- 20 k€
<b>Le transport collectif routier</b>	Existant		Création d'un quai bus	+/- 15 k€	Création de 2 quais bus	+/- 30 k€
<b>L'information multimodale</b>	Panneau d'informations, plan de la commune, jalonnement depuis l'arrêt de bus	+/- 3 k€	Panneau d'informations, plan de la commune	+/- 2 k€	Panneau d'informations, plan de la commune	+/- 2 k€
<b>Total</b>		<b>+/- 15 k€</b>		<b>+/- 36 k€</b>		<b>+/- 162 k€</b>



## 4. ADAPTER ET SÉCURISER L'USAGE ET LA PLACE DES DÉPLACEMENTS ROUTIERS AUX ENJEUX DE MOBILITÉ DURABLE



## Elaborer un schéma d'aires de covoiturage sur l'ensemble du territoire en appui de la plateforme de covoiturage

### Objectif

- Organiser le stationnement et annihiler les pratiques anarchiques pour améliorer les conditions de circulation et de déplacements des piétons

### Publics cibles

- Tous publics

### Acteurs

Communauté de l'Auxerrois

Pilote pour la réalisation du schéma et de certaines aires et aménagements

Communes,  
CD89, DIR centre-est

Gestionnaires de voirie et partenaires techniques et/ou financiers dans la définition et l'aménagement des aires selon les cas

### Rôle

### Coûts

- Création / signalisation d'aires, selon la base de maillage identifiée et le niveau d'équipement, +/- 954 k€ répartis comme suit :
  - Aires structurantes : +/- 909 k€
  - Aires locales : +/- 45 k€
- 0,15 ETP l'année de réalisation



### Mesures à mettre en œuvre

#### Mesure 1 : Identifier des aires de covoiturage à aménager/signaler sur les principaux nœuds routiers

- Une aire de covoiturage est une infrastructure permettant à au moins 2 personnes de se retrouver et à covoiturer en laissant généralement un véhicule sur place.

#### 1/ Identifier des aires structurantes et des points de rencontre locaux

- En complément des aires existantes aux abords de l'A6, l'agglomération ciblera les **points de convergence stratégiques du réseau principal (futures connexions de la LISA)** de l'Auxerrois susceptibles d'accueillir des aires structurantes.
- En complément des aires structurantes, des **points de rencontres locaux** pourront également être identifiés. Il s'agira de s'appuyer sur des parkings existants pour identifier un lieu préférentiel de rencontre à l'échelle locale et favoriser localement l'intermodalité.
- Les secteurs ciblés seront principalement les lieux de rattachement des communes sur un axe principal, les parkings dont une pratique de covoiturage est déjà constatée et les pôles d'intermodalité.

#### Mesure 2 : Déterminer le niveau d'aménagement des aires et leur dimensionnement

- Pour chaque aire, il s'agira de les **dimensionner** et **d'identifier les aménagements** annexes à proposer (signalétique et jalonnement, stationnements vélos, abri, éclairage...).

### Suivi des mesures

- Nombre d'aires et places de covoiturage créées
- Taux d'occupation des aires (comptage manuel 1 ou 2 jour(s) dans l'année)
- Evolution du nombre de trajets mensuels

### Impact report modal



### Faisabilité



**Action  
12**

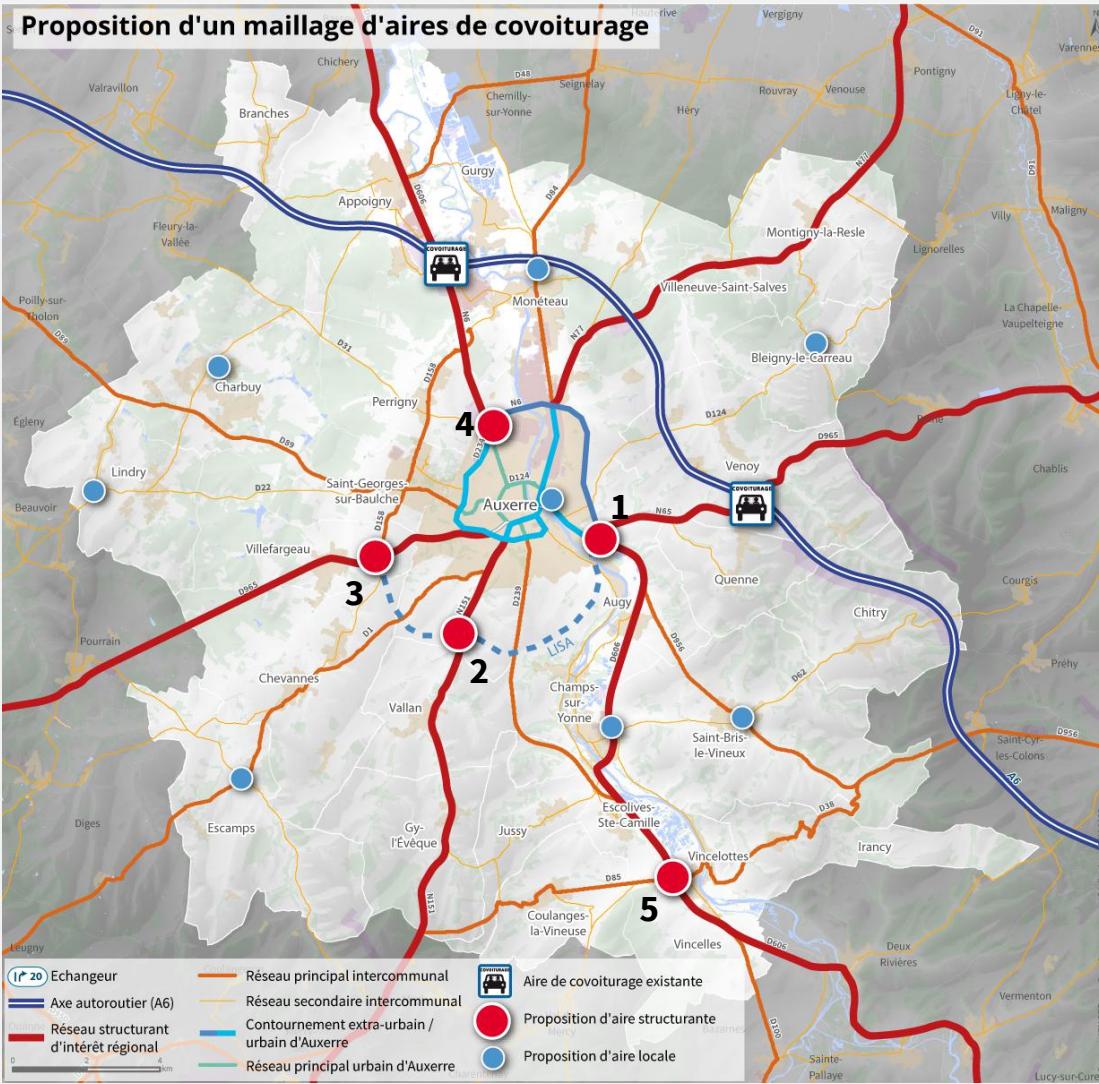
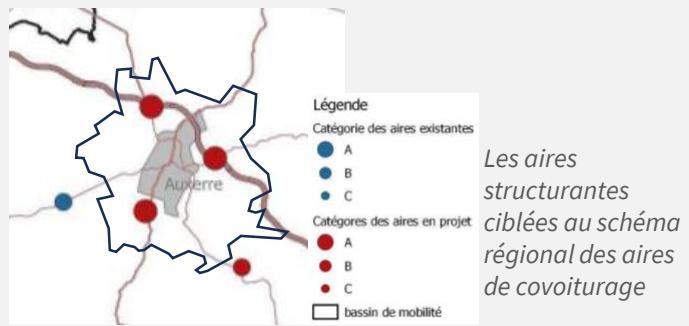
## Elaborer un schéma d'aires de covoiturage sur l'ensemble du territoire en appui de la plateforme de covoiturage

### ► Détails des mesures à mettre en œuvre

#### Mesure 1 : Identifier des aires de covoiturage à aménager/signaler sur les principaux nœuds routiers

- Le POA mobilité du PLUi-HM propose **5 aires structurantes stratégiques à étudier** au regard de flux de déplacements, dont 2 déjà identifiées dans le schéma régional des aires de covoiturage, en plus des 2 aires existantes au niveau des échangeurs autoroutiers.

1. Croisement LISA / N6 / N65
2. Croisement LISA / N151 à Vallan (aire projetée au schéma régional)
3. Croisement LISA / N151 à Villefargeau
4. N6 / Giratoire de l'Europe à Auxerre et Perrigny
5. Giratoire D606/D85 à Vincelles (aire pouvant correspondre à l'aire projetée au schéma régional entre Cravant et Vincelles et qui pourrait mutualisée avec la proposition de parking sur la gare)



- En complément, le POA mobilité du PLUi-HM propose **des aires locales** issues des investigations du diagnostic mobilité où ont été notamment identifiés de secteurs où se rencontrent des covoitureurs au niveau de centres-bourgs (Saint-Bris-le-Vineux, Lindry, Charbuy...) ou de pôles d'intermodalité (gares...).

## Elaborer un schéma d'aires de covoiturage sur l'ensemble du territoire en appui de la plateforme de covoiturage

## Détails des mesures à mettre en œuvre

Mesure 2 : Déterminer le niveau d'aménagement des aires et leur dimensionnement

- L'agglomération détaillera **le standard d'aménagement de ces aires** afin de retrouver un niveau de service identique sur chaque aire structurante du territoire.
- Le PLUI-HM propose des premiers éléments d'aménagements des aires au regard des préconisations techniques issues du CEREMA et du schéma régional des aires de covoiturage**, et au regard des services offerts aux 2 aires existantes aux échangeurs autoroutiers.

## Exemples d'aménagements possible selon les aires

Pour les aires structurantes	Pour les aires locales
<ul style="list-style-type: none"> <li>Un jalonnement de guidage</li> <li>Un totem signalétique et un panneau « covoiturage » (type CE52) à l'entrée du parking</li> <li>Un revêtement en dur</li> <li>Des places marquées</li> <li>Des bornes de recharge pour véhicules électriques</li> <li>Un espace d'attente abrité avec un banc</li> <li>Des cheminements piétons sécurisés</li> <li>De stationnements pour vélos sous forme de box</li> <li>De l'éclairage public</li> <li>Des poubelles</li> <li>Quai bus si desserte par une ligne régulière</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Une valorisation préférentielle des parkings existants pour limiter les couts et la consommation foncière</li> <li>Un jalonnement de guidage si l'aire n'est pas sur un axe principal</li> <li>Un panneau « covoiturage » (type CE52) à l'entrée du parking</li> <li>Des places marquées et signalées pour les parkings à usage mixte</li> <li>De stationnements pour vélos sous forme d'arceaux abrités ou d'arceaux simples dans les plus petites communes</li> </ul>

Une aire de covoiturage de qualité :



Visible

Depuis un axe fréquenté

Située à un point de  
**convergence des**  
trafics**Facile d'accès**

Dans les 2 sens de circulation



- Le schéma des aires de covoiturage **dimensionnera les aires de covoiturage** au regard des flux sur les corridors de déplacement et en fonction :
  - Des flux domicile-travail fournis par l'INSEE, affectés au réseau viaire selon la logique du chemin le plus rapide ;
  - De l'importance et de la distance des polarités externes accessibles depuis l'aire pour du covoiturage moyen-longue distance (Avallon, Migennes, Nevers...);
  - D'un potentiel de report modal de la voiture solo vers le covoiturage, généralement de 1 à 2 % selon la distance jusqu'à Auxerre et l'accessibilité de l'aire.

**Action  
12**

## Elaborer un schéma d'aires de covoiturage sur l'ensemble du territoire en appui de la plateforme de covoiturage

### ► Détails des mesures à mettre en œuvre

- Le PLUI-HM donne ici une **première estimation des coûts d'aménagements des aires** au regard des services requis et de la capacité estimée.

Coûts estimatifs d'aménagements des aires de covoiturage					
Aire projetée	Capacité estimée (à affiner)	Détails des coûts			
		Parking (dont cheminements)	Quai bus	Services par aire	Total
<b>Pour les 5 aires structurantes</b>					
1. Croisement LISA / N6 / N65	40 places	Parking à créer : 200 k€	Non		+/- 298 k€
2. Croisement LISA / N151 à Vallan	20 places	Parking à créer : 100 k€	Non	<ul style="list-style-type: none"> <li>Jalonnement de guidage : 2 k€</li> <li>Totem d'entrée de parking : 3 k€</li> <li>1 abri d'attente (avec banc et poubelle) : 4k€</li> <li>Toilettes : 50 k€</li> <li>1 box individuel pour 10 places VL : 2 k€/box</li> <li>IRVE pour 10 % des places : 8 k€ pour 2 points de charge</li> <li>Arrêt de bus + retournement : 80 k€ (uniquement pour l'aire n°1)</li> </ul>	+/- 171 k€
3. Croisement LISA / N151 à Villefargeau	20 places	Parking à créer : 100 k€	Non		+/- 171 k€
4. N6 / Giratoire de l'Europe	40 places	A mutualiser avec un parking existant : 5 k€ pour la signalisation des places	Non		+/- 38 k€
5. Giratoire D606/D85 à Vincelles	30 places	Parking à créer : 150 k€ (à mutualiser avec la gare)	Oui mais mutualisé avec la gare		+/- 231 k€
<b>Pour les 8 aires locales</b>					
Les 8 aires locales	5 à 10 places	Sur parking existant 70 € par place pour la signalisation	Non	Panneau « covoiturage » CE52 : 300 € 5 arceaux abrités : 5 k€	De 5 à 6 k€/aire

**Total pour les 5 aires structurantes : +/- 909 k€**

**Total pour les 8 aires locales : +/- 45 k€**

# Mieux organiser le stationnement dans les bourgs

## Objectif

- Organiser le stationnement et annihiler les pratiques anarchiques pour améliorer les conditions de circulation et de déplacements des piétons

## Publics cibles

- Tous publics

## Acteurs

Communes

## Rôle

MOA sur la réorganisation du stationnement

Communauté de l'Auxerrois

Partenaire technique

## Coûts

- Coûts faibles dans le cadre de la réalisation de marquage ou d'une modification du plan de circulation (50 € pour marquer une place)
- Exemple de coût : +/- 100 k€ pour la création d'un parking déporté de 30 places



Exemple d'un stationnement anarchique à Jussy

## Suivi des mesures

- Nombre de communes ayant mis en œuvre un nouveau plan de stationnement
- Nombre de bornes de recharge pour véhicules électriques installées

## Impact report modal

Limité Moyen Élevé

## Faisabilité



## Revoir l'organisation du stationnement dans le centre ville d'Auxerre en lien avec la requalification des espaces publics du centre-ville

### Objectif

- Utiliser l'outil stationnement comme un outil de maîtrise des mobilités

### Publics cibles

- Tous publics

### Acteurs

Ville d'Auxerre	Pilote sur la réorganisation du stationnement et les modalités techniques et financières de la future DSP stationnement
Communauté de l'Auxerrois	Partenaire technique

### Rôle

### Mesures à mettre en œuvre

#### Mesure 1 : Réorganiser le stationnement en cœur de ville dans le cadre de la redynamisation du centre-ville

- Dans le cadre du projet de redynamisation du centre-ville d'Auxerre, plusieurs rues et places font l'objet d'une requalification de leur espace public (Place Maréchal Leclerc, Place des Cordeliers, Rue de Paris...).
- Ce projet induit une **réorganisation du stationnement : l'offre de stationnement initialement présente sur ces secteurs du cœur de ville est redéployée sur des parkings de rabattement en entrée du centre-ville afin de favoriser les autres formes de mobilité dans le cœur de ville.**

#### Mesure 2 : Mettre en œuvre la DSP stationnement

- La Ville d'Auxerre envisage de passer en Délégation de Service Public la gestion du stationnement pour une durée de 10 ans.** La DSP inclura :

- Le stationnement payant sur voirie ;
- Le stationnement en ouvrage dans les parkings du Pont, de l'Arquebuse et le futur silo de la Porte de Paris ;
- La construction du parking de la Porte de Paris.

- La Ville d'Auxerre aura également à engager des réflexions sur la réglementation du stationnement suite à la mise en service du parking en ouvrage de la Porte de Paris. Il s'agira de réfléchir d'une part à une politique de stationnement globale afin que le stationnement en ouvrage et sur voirie se complète, et d'autre part dans une stratégie globale et de mobilité de façon à mieux utiliser le stationnement comme levier en matière de report modal, en lien avec les actions du PLUi-HM.

### Coûts

- Couts à affiner selon choix et dimensionnement du parking en ouvrage de la Porte de Paris. 1<sup>ère</sup> estimation jusqu'à 600 k€/an sur la durée de la DSP à travers l'étude réalisée par la Ville en 2025.

### Suivi des mesures

- Nombre de places par type de stationnement
- Recette détaillée du stationnement

### Impact report modal



### Faisabilité



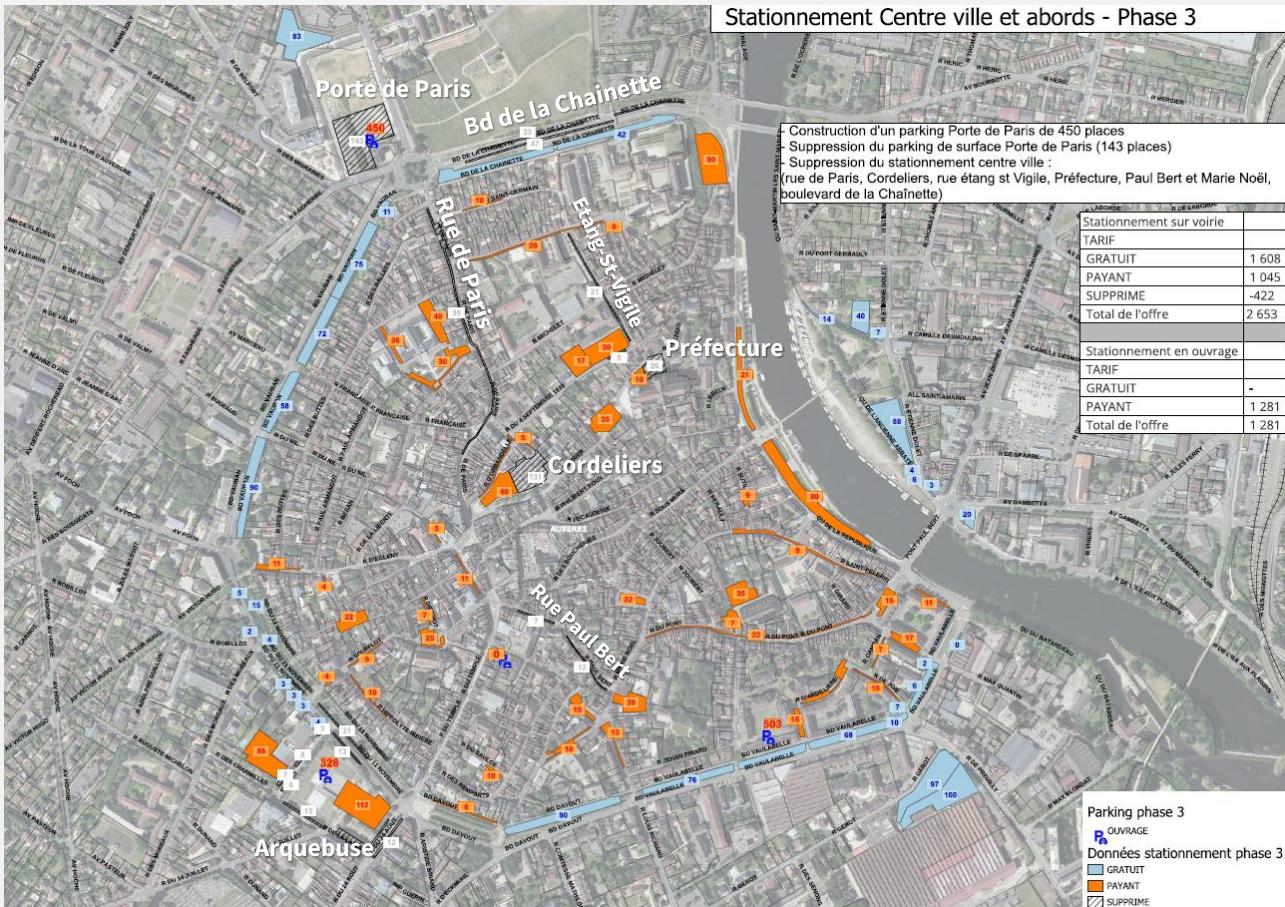
**Action  
14**

## Revoir l'organisation du stationnement dans le centre ville d'Auxerre en lien avec la requalification des espaces publics du centre-ville

### Détails des mesures à mettre en œuvre

#### Mesure 1 : Réorganiser le stationnement en cœur de ville dans le cadre de la redynamisation du centre-ville

- La requalification des espaces publics du cœur de ville va avoir un impact sur le stationnement. L'offre de stationnement sera réduite ou supprimée Rue de Paris, Place des Cordeliers, Rue de l'étang-Saint-Vigile, Rue Paul Bert, Place de la Préfecture, Boulevard de la Chainette.
- Cette offre de cœur de ville est reportée sur des **parkings de rabattement situés en entrée du centre-ville** sur les boulevards :
  - **Les stationnements à l'Arquebuse sont restructurés** : le parking en ouvrage est rénové pour être plus attractif, les parkings de surface de l'Arquebuse et des Charmilles deviennent payants et le stationnement gratuit autour de la place est supprimé.
  - **Un parking silo de 450 places est construit Porte de Paris** (en lieu et place du parking de surface).
- En fonction des projets urbains en centre-ville et des nouvelles pratiques de mobilité et de stationnement constatées, une nouvelle phase d'évolution du stationnement pourrait être mise en œuvre qui prévoirait :
  - L'extension à 600 places du parking silo de la Porte de Paris ;
  - En lien avec la requalification de la place de l'Arquebuse et implantation d'une halle, la suppression du parking de surface et l'extension du parking souterrain à 545 places.



Selon l'étude SARECO, l'offre de stationnement pour le centre-ville restera stable (+/- 3 930 places) mais avec une proportion de stationnement réglementé passant de 42 % (état actuel) à 59 %.

Source : étude DSP  
 stationnement,  
 Sareco, 2025

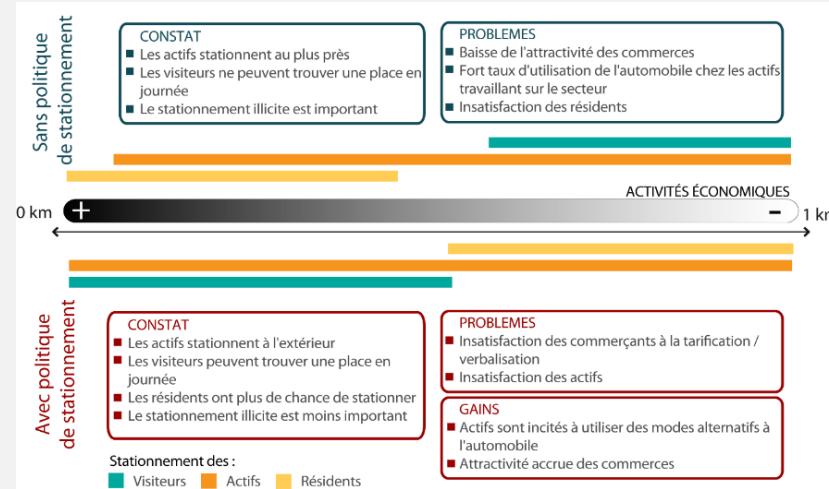
# Revoir l'organisation du stationnement dans le centre ville d'Auxerre en lien avec la requalification des espaces publics du centre-ville

## ► Détails des mesures à mettre en œuvre

### Mesure 2 : Mettre en œuvre la DSP stationnement

#### 1/ Le périmètre de la future DSP

- La future DSP porte sur l'ensemble du stationnement réglementé du centre-ville, aussi bien sur voirie que dans les parkings en ouvrage. Elle comprend :
  - Pour la voirie :
    - Le contrôle du respect de la réglementation pour le stationnement de voirie
    - La gestion des abonnements résidents
    - L'entretien et le remplacement du parc d'horodateurs
  - Pour les parkings en ouvrage :
    - La construction, l'exploitation et l'entretien du parking de la Porte de Paris
    - La rénovation des parkings du Pont et de l'Arquebuse et leur entretien
    - La surveillance des parkings en ouvrage
    - La gestion des abonnements



#### 2/ L'adaptation de la politique de stationnement avec la mise en service du parking de la porte de Paris

- La mise en service d'un parking en ouvrage amène à adapter la politique de stationnement afin que les offres sur voirie et en ouvrage ne se concurrencent pas mais se complètent. Le but est d'amener l'usager à se stationner sur l'offre la plus adaptée selon sa durée de stationnement :
  - Sur la voirie en cœur de ville dans les secteurs commerçants : du stationnement de courte durée sur voirie (jusqu'à 1h environ) afin de favoriser la rotation des véhicules de manière à maximiser le nombre de clients potentiels dans les commerces ;
  - Sur la voirie en cœur de ville dans les secteurs plus éloignés des commerces : du stationnement de moyenne durée pour les visiteurs du centre-ville et ouvert aux résidents ;
  - Dans les parcs en ouvrage : du stationnement de moyenne et de longue durée à destination des actifs et des résidents afin de ne pas encombrer la voirie de véhicules ventouses.
- Ainsi l'enjeu sera **d'adapter la réglementation et la politique tarifaire aux différents usagers souhaités** (actuellement le stationnement sur voirie est limité à 9h pour un tarif linéaire de 1,75 €/h) :
  - Sur la **durée de stationnement** : instituer une durée maximale de stationnement sur voirie au regard des catégories d'usagers que l'on souhaite accueillir ;
  - Sur la **politique tarifaire** : avoir une tarification horaire qui rend le stationnement en ouvrage plus intéressant que sur la voirie pour du stationnement de moyenne et longue durée afin d'éviter les véhicules ventouses dans les secteurs contraints.

# Identifier / aménager des parkings dédiés aux poids lourds sur l'Auxerrois

## Objectif

- Juguler le stationnement anarchique des poids lourds en proposant des aires de stationnement adaptées en complément de l'aire existante à Villeneuve-Saint-Salves.

## Publics cibles

- Chauffeurs routiers

## Acteurs

Communauté de l'Auxerrois

MOA des aménagements

## Rôle

Etat, CD89, Communes

Partenaires techniques et/ou financiers

## Coûts

- Mesure 1 : Investissement de +/- 960 k€ pour 3 parkings PL
- Mesure 2 : Pour la création d'un centre routier sur un 4<sup>e</sup> parking :
  - Etude de définition des besoins : +/- 30 k€
  - Investissement : 3 M€
  - Fonctionnement : à partir 40 k€/an
  - Recettes tarifaires : 150 k€/an
  - Recette « électricité » : 100 k€/an
  - Soit un bilan annuel à l'équilibre sur 15 ans

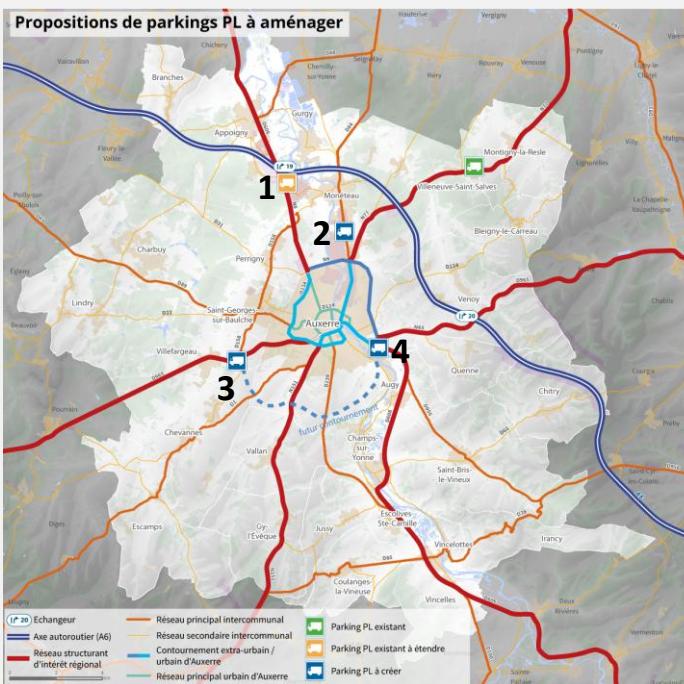
## Suivi des mesures

- Nombre de places PL créées
- Taux d'occupation des parkings (comptage manuel 1 ou 2 jour(s) dans l'année)

## Impact report modal

Limité      Moyen      Élevé

## Faisabilité



## Mesure 2 : Etudier la réalisation d'un centre routier sur le territoire

Il est proposé de créer un véritable centre routier sur le territoire proposant des services (toilettes, douches, vidéosurveillance, wifi, restauration, hébergement, avitaillement en énergie, entretien...).

# Identifier / aménager des parkings dédiés aux poids lourds sur l'Auxerrois

## ► Détails des mesures à mettre en œuvre

### Zoom sur le centre routier de l'Auxerrois

- **Une étude devra être menée** afin de définir la localisation exacte de ces parkings, leur dimensionnement et les besoins en services (toilettes, douches, vidéosurveillance, wifi, restauration, hébergement, avitaillement en énergie, entretien...).
- Pour répondre aux exigences de la loi du 10 mars 2023 relative à l'accélération de la production d'énergies renouvelables (loi EnR), le parc de stationnement devra être équipé sur au moins la moitié de sa surface d'ombrières photovoltaïques. En faisant l'hypothèse d'un parking de 100 places (taille constatée sur d'autres projets), il peut être envisagé une production annuelle de 2 000 MWh (soit la consommation annuelle d'environ 900 habitants).
- Bilan financier estimatif :
  - Investissement (études et travaux) : +/- 3 M€, soit 200 k€/an sur 15 ans
  - Fonctionnement : à partir de +/- 40 k€/an mais coût variable selon les services proposés
  - Recettes stationnement PL : +/- 150 k€/an à raison 5 € par tranche de 12h et d'un taux d'occupation annuel moyen de 50 %
  - Recettes production photovoltaïque : +/- 100 k€/an (base production 2 000 MWh)
  - **Soit un bilan annuel à l'équilibre sur les 15 premières années.**

#### Centre routier de la CC Touraine Vallée de l'Indre (37)

- Le centre routier de 150 places est construit à proximité de l'autoroute A10 et de la sortie de Sorigny et de la zone d'activités Isoparc.
- Le site propose un pôle de restauration, une salle de repos, une buanderie, une station GNV, une station de lavage...
- Le syndicat mixte Sud Indre développement (SID), est à l'initiative du projet.
- 6.120 panneaux d'une puissance de 2 720 KWC, qui génèrent une production annuelle de 2 972 MWh (soit la consommation de 1 500 habitants par an).



## Engager une phase de concertation pour faire évoluer l'organisation des livraisons en centre-ville d'Auxerre et tendre vers une logistique urbaine durable

### Objectif

- Améliorer les conditions de déplacements des engins agricoles en prenant mieux en compte leur spécificité et assurer une meilleure cohabitation entre tous les modes.

### Mesures à mettre en œuvre

#### Mesure 1 : Réaliser une étude et une concertation sur l'organisation actuelle des livraisons en centre-ville

- Le diagnostic apporte une **vision globale** de la logistique urbaine sur le centre-ville (acteurs, flux et volume de marchandises, pratiques, réglementation...).
- Il mêle une approche qualitative et quantitative **de l'organisation et des pratiques actuelles** afin d'avoir une bonne compréhension de la thématique, de la perception des différents acteurs, des atouts et dysfonctionnements de la situation dans son ensemble...



#### Mesure 2 : Selon les conclusions de l'étude, envisager la création d'un système de livraison sur le dernier kilomètre basé sur l'implantation d'un Espace Logistique Urbain (ELU)

- Il s'agit d'instaurer une rupture de charge pour certains flux de marchandises en amont de la livraison finale.
- L'organisation des livraisons sur le dernier kilomètre repose dans ce cas sur la création d'un espace logistique urbain (ELU) situé à proximité du centre-ville, permettant de rationaliser les flux très diffus de véhicules et d'optimiser les tournées de livraison dans le centre-ville à l'aide de petits véhicules « propres ».



### Qu'est-ce que la logistique urbaine ? (fiche INTERLUD)

La logistique urbaine est l'ensemble des activités qui optimisent les mouvements de marchandises (transport et stockage) dans les villes et apportent des réponses innovantes aux demandes de l'économie locale et des habitants. La logistique urbaine durable vise à trouver un équilibre entre les besoins de livraison en milieu urbain et la préservation de l'environnement, de la qualité de l'air et de la qualité de vie des citoyens. Elle repose sur l'innovation technologique, la réglementation, la collaboration entre les acteurs de la chaîne logistique privés comme publics, et la sensibilisation des citoyens pour créer des villes plus durables et agréables à vivre. Support de l'activité économique, la logistique urbaine est indispensable au bon fonctionnement et au dynamisme des villes. En pratique, l'efficacité logistique est génératrice d'externalités négatives. En ville, le transport de marchandises génère de 25 à 30 % des émissions de CO<sub>2</sub>, 30 à 40 % des NOx et 40 à 50% des particules fines liées au transport.

### Acteurs

#### Communauté de l'Auxerrois

Pilote de l'étude et de la mise en œuvre

#### Ville d'Auxerre

Partenaires

#### CCI, commerçants, transporteurs...

Partenaires techniques

#### Opérateur de logistique urbaine

Gestionnaire de l'ELU et des livraisons du dernier kilomètre

### Coûts

- Mesure 1 : 40 k€ pour l'étude et concertation
- Mesure 2 : coûts très variables selon l'importance du projet. Un système qui doit s'autofinancer en matière d'exploitation.

### Suivi des mesures

- A déterminer avec l'étude

### Impact report modal

Limité	Moyen	Élevé
--------	-------	-------

### Faisabilité



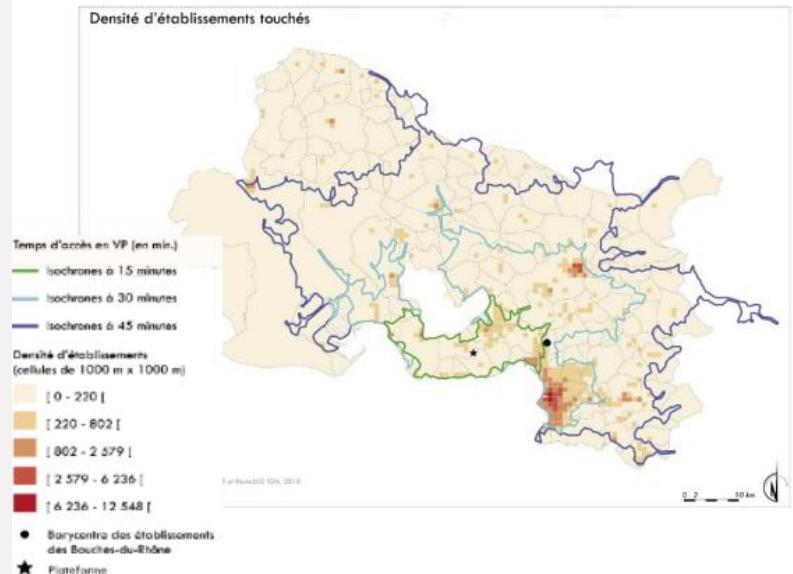
# Engager une phase de concertation pour faire évoluer l'organisation des livraisons en centre-ville d'Auxerre et tendre vers une logistique urbaine durable

## ► Détails des mesures à mettre en œuvre

### Mesure 1 : Réaliser une étude et une concertation sur l'organisation actuelle des livraisons en centre-ville

Le système logistique s'organise autour de nombreuses composantes et met en œuvre des équipements et moyens diversifiés qu'il faut identifier et caractériser. Dresser l'état des lieux implique qu'on s'intéresse à chacune de ces composantes, équipements et moyens. Cette étape est cruciale pour dresser un état des lieux fidèle à la situation de la logistique urbaine à l'échelle du territoire.

- Etat des lieux des **flux de marchandises** : quantité, nature, types de véhicules... Il n'existe pas de bases de données des flux de marchandises, mais différentes sources de données pourront être mobilisées (enquêtes, traces GPS...) ainsi que l'outil de modélisation des flux marchandises (logiciel [FRETURB](#)) permettant d'associer des flux de marchandises à des établissements économiques en fonction de leur activité.
- Etat dans lieux des **acteurs** concernés : commerçants, livreurs, opérateurs de logistique...
- Analyse de la **réglementation** en vigueur (actuellement circulation interdite de 10h à 19h aux véhicules de plus de 3,5 tonnes), son adaptation au regard des besoins/contraintes des commerçants et des livreurs et les modalités de contrôle en œuvre.
- Audit des **aires de livraison** (localisation, adaptation, utilisation, respect) **et des pratiques de stationnement** par des enquêtes auprès des commerçants et des livreurs, l'observation directe in-situ, le retour de la police municipale, l'utilisation des images de vidéo-surveillance...
- Analyse du **fonctionnement** de la logistique urbaine à une échelle plus large en recensant les plateformes et entrepôts des opérateurs de logistique urbaine intervenant dans l'approvisionnement du centre-ville.



Exemples de résultats obtenus grâce à la modélisation Freturb  
(source : Interlud)

**Action  
16**

## Engager une phase de concertation pour faire évoluer l'organisation des livraisons en centre-ville d'Auxerre et tendre vers une logistique urbaine durable

### ► Détails des mesures à mettre en œuvre

#### Mesure 2 : Selon les conclusions de l'étude, envisager la création d'un système de livraison sur le dernier kilomètre basé sur l'implantation d'un Espace Logistique Urbain (ELU)

- Au regard de l'état des lieux de la logistique en centre-ville établi dans le cadre de la mesure 1, la collectivité pourra poursuivre cette concertation pour trouver les solutions pour une logistique plus durable.
- L'Espace Logistique Urbain (ELU) est un équipement permettant de gérer les flux et d'optimiser les tournées pour la livraison en milieu urbain. Il permet, en amont du centre-ville, une massification des flux sur un site proche où sont groupées/dégroupées les marchandises (notamment pour les petits colis qui génèrent beaucoup de flux). Une fois centralisée dans l'ELU, la gestion du dernier kilomètre est rationalisée en regroupant les colis dans une tournée optimisée assurée par des véhicules propres et de faibles gabarits adaptés au cœur urbain (vélos cargos, VUL électriques...).
- Pour mettre en œuvre un tel système, l'adhésion des acteurs économiques constitue un facteur déterminant. Ce modèle de logistique urbaine sera ainsi à construire avec les transporteurs, commerçants et acteurs économiques. Il s'agira ainsi en premier lieu de mener une étude de faisabilité sur la création d'un ELU (localisation de cet espace, mode de fonctionnement et de gestion, potentiel captable/coût de fonctionnement...) et d'associer en amont les acteurs concernés.
- Dans le cadre d'une mise en œuvre, la collectivité pourra lancer un appel à projet pour une expérimentation et interviendra au travers de la facilitation (mise à disposition de locaux...) et d'actions de coordination, communication. Le système devra à terme s'auto-financer dans son fonctionnement.

#### Le programme INTERLUD / INTERLUD+

Dans le cadre du dispositif des Certificats d'économies d'énergie (CEE), le ministère de la Transition écologique a retenu, le 12 janvier 2023, le programme Innovations Territoriales et Logistique Urbaine Durable+ ([InTerLUD+](#)). Le Programme InTerLUD+ vise, sur une période de quatre ans, à accroître le déploiement des chartes de Logistique Urbaine Durable (LUD), outil structurant pour accompagner la mutation des activités de logistique et mener une action concertée entre les acteurs, tout en soutenant l'ingénierie nécessaire à leur mise en œuvre. L'ambition de InTerLUD+ est d'accélérer la mise en œuvre des actions qui découlent des dynamiques territoriales engagées, en finançant leur démarrage opérationnel, en soutenant des expérimentations innovantes, en mettant à disposition des outils et formations dans un centre de ressources pérenne.

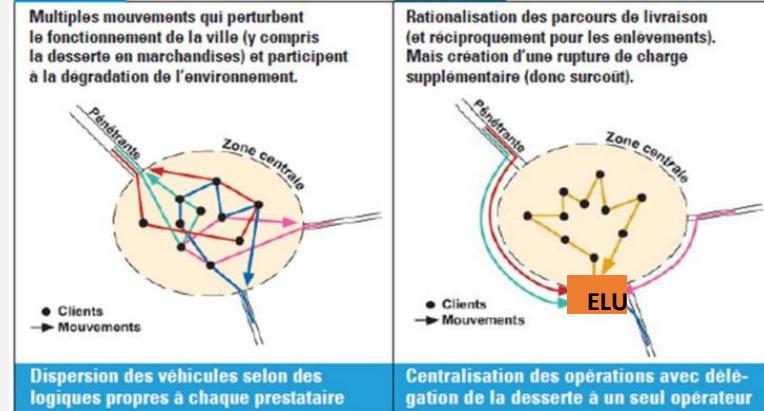
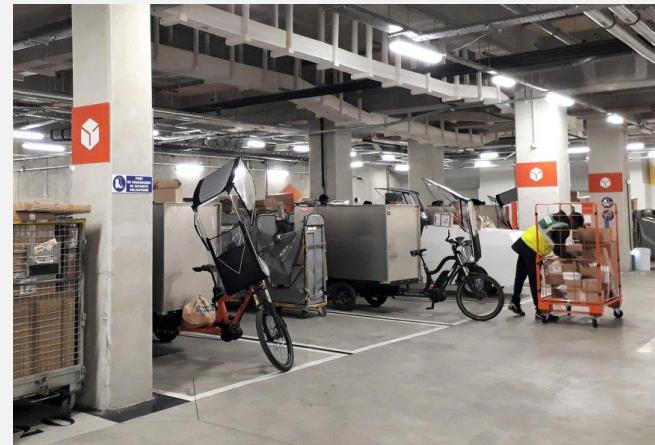


Figure 2 : Comparaison de l'organisation des flux logistiques, avec ou sans Centre de Distribution Urbaine  
 Source : Les espaces logistiques urbains, CRET-Log, LAET, Interface Transport, IFFSTAR



## **Identifier les principales circulations agricoles dans les aménagements de voirie**

Acteurs	Rôle
<b>Communauté de l'Auxerrois</b>	Initiatrice de la démarche
<b>DIR centre-est, CD89, Communes</b>	Partenaires en temps que Gestionnaire de voirie
<b>Agriculteurs, représentants agricoles</b>	Partenaires techniques

Objectif

- Améliorer les conditions de déplacements des engins agricoles en prenant mieux en compte leur spécificité et assurer une meilleure cohabitation entre tous les modes.

## ➔ Publics cibles

- #### • Agriculteurs

## Acteurs

# Communauté de l'Auxerrois

#### Initiatrice de la démarche

## ➔ Mesures à mettre en œuvre

- Cette action se structure autour de la réalisation sous l'initiative de la CA d'un schéma des circulations agricoles en impliquant les agriculteurs, les représentants du monde agricole (chambre d'agriculture, DDT...), les gestionnaires de voirie (communes, CD89, DIR centre-est). Ce document se structure en 2 parties :

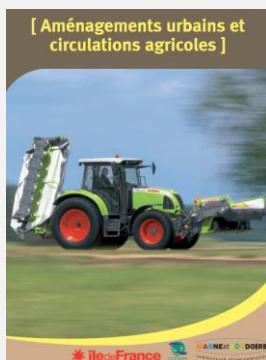
### **1. Etablir un diagnostic des déplacements des engins agricoles pour identifier les besoins et contraintes**

- Le diagnostic s'attachera à déterminer :
    - Les **itinéraires** fréquemment empruntés par les différents exploitants agricoles ;
    - Les **points durs** liés à la circulation (franchissement de carrefours, ralentissement des flux de véhicules...) ;
    - Les **obstacles** gênant la circulation du matériel (mobilier urbain, rétrécissement de voie, giratoire...) ;
    - Les **caractéristiques** spécifiques des différents engins agricoles utilisés ( gabarit, tonnage...) ;
    - La **fréquence** des passages et l'**évolution** de trafic sur l'année liée au calendrier agricole.

## **2. Définir une charte des déplacements agricoles**

- Cette charte indiquera les **mesures de correction** à réaliser sur les aménagements existants et les **préconisations** et bonnes pratiques d'aménagement pour les futures réalisations en **conciliant les besoins des agriculteurs et les impératifs vis-à-vis de la sécurité des autres usagers** :

- Modifier certains aménagements (décaler des barrières, modifier des chicanes...) ;
  - Définir des critères des aménagements futurs pour s'assurer que le gabarit des engins agricoles soit pris en compte ;
  - Mieux signaler les interdictions de stationnement sur les voies étroites qui gêne la circulation ;
  - Etudier la possibilité de positionner du mobilier urbain amovible ;
  - Définir des itinéraires prioritaires où les aménagements et la largeur de voies seront les plus adaptés ;
  - Définir des itinéraires prioritaires pour les engins au gabarit important.



## Coûts

- Uniquement des coûts humains, soit +/- 0,15 ETP l'année de réalisation, si le diagnostic et la charte sont menés en interne.
  - Coûts travaux éventuels : selon les propositions retenues (mutualisables avec les actions 1, 2 et 3).

#### ➤ Suivi des mesures

- Nombre de signataires de la charte

#### Impact report modal

L'imité

Moye

Élevé

## ► Faisabilité





## 5. IMPULSER ET ACCOMPAGNER LES CHANGEMENTS DE COMPORTEMENT POUR UNE MOBILITÉ PLUS DURABLE

# Mettre en place un panel de services de mobilité solidaire à destination des publics fragiles et en insertion

## Objectif

- Apporter des solutions de mobilité aux personnes défavorisées inscrites dans une démarche d'insertion

## Publics cibles

- Captifs

## Acteurs

### Structure associative

Porteuse des services de mobilité solidaire

### Communauté de l'Auxerrois

Partenaire technique pour la recherche d'un partenaire et participation financière au tour de table pour le fonctionnement de l'association et la mise en place de ses actions

### CD89 et autres prescripteurs

Partenaires financiers potentiels

## Rôle

## Coûts

- +/- 26 k€/an en coût de fonctionnement pour la structure porteuse issu d'un financement multi-partenarial

## Suivi des mesures

- Nombre de bénéficiaires
- Nombre de trajets effectués

## Impact report modal

Limité

Moyen

Élevé

## Faisabilité

Simple Complexé

1 2 3

1 2 3

1 2 3

Technique

Financière

Coordination des acteurs



# Mettre en place un panel de services de mobilité solidaire à destination des publics fragiles et en insertion

## Détails des mesures à mettre en œuvre

### Mesure 1 : Favoriser l'émergence d'une plateforme de mobilité solidaire



- Il s'agit de **s'appuyer sur une structure spécialisée**, à l'instar de ce qui existe déjà dans d'autres territoires, par exemple à Sens avec **l'association Mobil'eco** (voir encadré).
- L'action de la collectivité pour cette mesure pourrait être de différente nature :
  - **Mettre à disposition** des lieux de stockage, de réparation et de dépose/reprise des véhicules ;
  - **Valoriser** les actions de l'association dans les outils de communication et auprès des entreprises et faire connaître ses besoins (ex : don de véhicules) ;
  - **Apporter un soutien financier** à la structure.

### Un exemple de plateforme de mobilité solidaire : Mobil'eco à Sens

La Plateforme mobil'eco est un dispositif solidaire qui a été créé pour faciliter les déplacements et donner plus d'autonomie dans la vie quotidienne et les démarches vers l'emploi pour les habitants isolés sans moyen de locomotion sur prescription sociale. Elle propose plusieurs services :

- Auto-école sociale
- Garage solidaire (réparation à prix réduit)
- Vente de véhicules d'occasion à prix réduit
- Conseil en mobilité

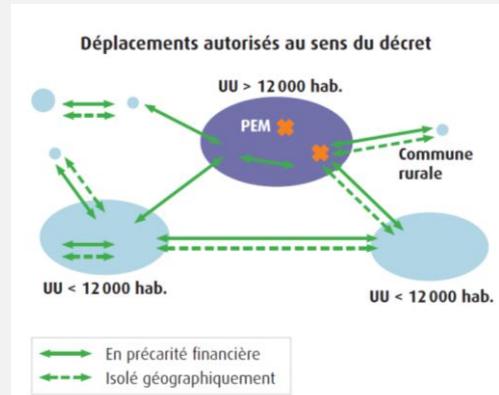
Le Département de l'Yonne anime et finance des actions en mobilisant des crédits du Fonds Social Européen.

### Mesure 2 : Proposer un service de transport solidaire géré par la plateforme de mobilité solidaire basé sur des chauffeurs bénévoles

- La conception d'un transport solidaire, ou « transport d'utilité sociale » (TUS), repose sur plusieurs principes :
  - Être complémentaire aux autres offres de mobilité : répondre à des demandes non couvertes par les offres de mobilité disponibles ;
  - Ne pas concurrencer localement les services de taxis en ciblant certains besoins de déplacements (ex : rdv médicaux) et certains publics.
  - Défrayer, au moins partiellement le conducteur bénévole.
  - Le service est porté et organisé par une structure associative ou le CIAS : pour valider les bénéficiaires, gérer les demandes de déplacement, assurer la mise en relation avec un chauffeur, assurer le défraiement...

### Le cadre législatif et réglementaire pour créer un transport d'utilité sociale

- L'article 7 de la loi dite « Grandguillaume » de 2016 : ouvre la **possibilité aux associations d'assurer le transport de personnes en contrepartie d'une participation aux frais engagés** (avant elles ne pouvaient transporter leurs adhérents que gratuitement). Les bénéficiaires doivent avoir un accès aux transports publics collectifs ou particulier limité du fait de leurs revenus ou de leur localisation géographique.
- En 2019, la LOM ouvre la compétence « Mobilité solidaire » aux AOM et les articles R3133-1 à R3133-5 définissent les conditions d'accès aux services de transport d'utilité sociale :
  - être en précarité financière, (en définissant la liste des prestations sociales qui caractérise cela) **OU** être isolé géographiquement (résider dans une commune rurale ou appartenant à une unité urbaine de moins de 12 000 hab.) ;
  - une distance maximale de 100 km par trajet.



# Mettre en place un panel de services de mobilité solidaire à destination des publics fragiles et en insertion

## Détails des mesures à mettre en œuvre

### Les contours envisageables d'un transport d'utilité sociale sur la Communauté de l'Auxerrois

- Le service est géré par **l'association porteuse la plateforme de mobilité**. Elle assure l'animation du service, le recrutement et la formation des conducteurs bénévoles, l'inscription au service (vérification de conditions d'accès), la réservation et la mise en relation des bénéficiaires et conducteurs, et le suivi du dispositif (reporting).
- La **CA** jouerait un rôle de relais dans la communication, notamment pour le recrutement des chauffeurs bénévoles (il faut environ 1 chauffeur pour +/- 3 bénéficiaires) ;
- Il serait ouvert à tous les publics rentrant dans le cadre de la législation (personnes âgées, jeunes, sans voiture, ...) mais en intégrant des restrictions sur motif de déplacement et nombre de déplacements maximum par mois (rester sur du besoins ponctuels). Les personnes doivent être autonomes dans leur déplacement et ne pas avoir besoin d'aidant (ex : les chauffeurs ne peuvent envisager l'accompagnement de personnes en fauteuil roulant).
- Le TUS permettrait des trajets hors de la Communauté de l'Auxerrois.
- Les **réservations** au service se feraient au plus tard au moins entre 48 voire 72 heures avant le déplacement. En cas de chauffeur non trouvé pour répondre à un besoin de déplacement, il ne serait pas proposé de solution alternative.
- Le **défraiement** du chauffeur serait payé par l'usager (pas de pris en charge de la structure porteuse). Le montant maximal est fixé par décret et s'élève à 0,32 euro/km).

### Détail des coûts au regard du contours précédent de mise en œuvre

Coûts de fonctionnement estimatifs du dispositif pour la structure porteuse	
Postes de charges	Coûts estimés
Personnels structure porteuse (mise en relation, gestion administrative des inscriptions, remboursement chauffeurs,...) –	base mini 0,5 ETP soit 17 500 €/an
Mutualisation frais structure (locaux, téléphone, ...)	2 500 €
Communication	3 000 €
Assurances pour couvrir les risques sur véhicules bénévoles	2 000 €
Sessions informations Formation des chauffeurs bénévoles	1 000 €
<b>Total</b>	<b>+/- 26 k€</b>

Exemple du TUS sur la CC du Pays de Lumbres (Dép. 62 - 36 communes - 24 000 hab.)	
Gestion du TUS (réservation, mise en relation, gestion...) ?	Familles Rurales de Surques. (0,5 ETP de l'association sur le projet)
Réservation	48 heures au plus tard
Bénéficiaires	64 bénéficiaires. 650 trajets sur 1 an en 2021/2022 et 23 200 km.
Trajet max	40 km
Chauffeurs	11 bénévoles dont 7 très actifs. La majorité des bénévoles sont des retraités.
Indemnité kilométrique	0,30 € en 2021
Coûts de fonctionnement	+/- 30 k€ par an (CC pour 15 k€, subvention AAP mobilité solidaire 15 k€)

# Développer un programme d'écomobilité scolaire

## Objectif

- Améliorer la sécurité près des écoles en diminuant/organisant la circulation et favoriser l'activité physique des élèves

## Publics cibles

- Scolaires

## Acteurs

	Rôle
Communes	Pilotes pour les aménagements de voirie
Communauté de l'Auxerrois	Initiatrice et coordinatrice de l'action dans le cadre de sa compétence AOM
Etablissements scolaires	Partenaires techniques et pédagogiques

## Mesures à mettre en œuvre

### Mesure 1 : Engager des démarches de Plan de Mobilité dans les établissements scolaires

- Le Plan de Mobilité Établissements Scolaires (PDMES) est un outil qui permet à chaque établissement de réaliser un diagnostic de la mobilité des enfants et des parents entre le domicile et l'école. Il identifie les solutions alternatives à la voiture pour réduire, aux abords des écoles, le trafic automobile et ses effets négatifs.
- La Communauté de l'Auxerrois pourra accompagner les écoles volontaires dans l'élaboration de leur PDMES.



### Mesure 2 : Sensibiliser les parents aux bonnes pratiques de circulation/stationnement aux abords des établissements

- Des campagnes de sensibilisation et de formation de parents pourront être menées afin de rappeler les bonnes pratiques de circulation et de stationnement pour la sécurité de tous.

### Mesure 3 : Pacifier les abords des établissements scolaires, et développer lorsque c'est possible le concept de rue scolaire

- En lien avec [l'action 1](#) sur l'adaptation du réseau viaire pour insérer les mobilités actives et améliorer la vie locale, il s'agira d'abaisser systématiquement la limitation de vitesse aux abords des établissements scolaires en instaurant des zones 30 ou des zones de rencontre accompagnées des dispositifs de pacification adéquats.
- Pour les établissements dont l'entrée est située sur une voie de desserte locale, il s'agira de développer le concept de rue scolaire qui va vers une réappropriation de la rue par le piéton en proposant plusieurs niveaux d'intervention selon la configuration et les contraintes propres à chaque école. Ce développement peut aller jusqu'à la piétonnisation de rues desservant une école.

## Coûts

- Mesures 1 & 2 : 0,4 ETP/an pour l'accompagnement de quelques écoles
- Mesure 3 : Pacification des abords des établissements : coûts très variables selon l'importance de l'opération (2 k€ pour une barrière amovible, 25 k€ pour un plateau piéton et + 100 k€ pour requalification totale).

## Suivi des mesures

- Nombre d'établissements inscrits dans une démarche de réalisation d'un PDMES
- Nombre de rues scolaires réalisées

## Impact report modal

Limité	Moyen	Élevé
--------	-------	-------

## Faisabilité

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

# Développer un programme d'écomobilité scolaire

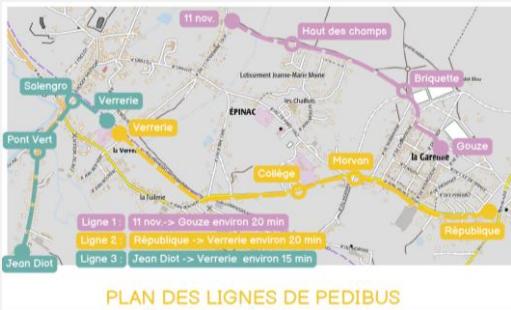
## ► Détails des mesures à mettre en œuvre

### Mesure 1 : Engager des démarches de Plan de Mobilité dans les établissements scolaires

- Le Plan de Déplacement Établissement Scolaire (PDMES) est un document stratégique qui propose un certain nombre de mesures visant à **proposer des solutions favorisant des pratiques de déplacement alternatives à la voiture individuelle.**
- Les principaux objectifs du PDMES sont de réduire les modes de déplacement motorisés individuels au profit de mobilités alternatives, en particulier les modes actifs, et d'améliorer la sécurité des élèves.
- Le plan d'actions couvre **4 grandes « catégories » de solutions :**
  1. Des actions **d'aménagement** pour faciliter et sécuriser les modes actifs (ex : *instaurer une rue scolaire fermée à la circulation automobile aux horaires d'entrée et de sortie d'école, apaiser les rues d'accès à l'école, réaménager et éclairer une sente piétonne, installer du stationnement vélo..*)
  2. La recherche **d'alternatives** à l'usage de la voiture individuelle : co-voiturage, transports en commun, vélobus, pédibus (ex : *organiser un pédibus et/ou un vélobus, expérimenter un « vélocar » scolaire, ...*)
  3. Des actions de **pédagogie** (ex : *faire intervenir une association vélo pour apprendre aux enfants à circuler à vélo, organiser un atelier de réparation de vélos, faire une course d'orientation des mobilités...*)
  4. Des actions de **communication** (ex : *les bienfaits de la marche, les distances et temps de trajet, la pollution aux abords des écoles, rappeler les bonnes pratiques aux parents...*)



Crédit photo : Grand Chambéry



**Commune de Varennes-sur-Seine (Seine-et-Marne, 3 500 hab) : Ville lauréate du prix « Talent du Vélo pédagogie » pour la mise en place de son dispositif Vélobus**

Lancé en 2009, le projet de Vélobus s'est d'abord appuyé sur le bénévolat de parents accompagnateurs. Aujourd'hui, la collectivité s'appuie sur 4 animateurs répartis en deux groupes qui accompagnent chacun une quinzaine d'élèves allant du CP au CM1.

Le ramassage est structuré en deux lignes. Le trajet n'excède pas 5 km et est composé de 2 à 3 arrêts. Les circuits empruntent des voies à faible trafic afin de disposer des conditions de sécurité adéquates pour la circulation des enfants. 35 enfants sont inscrits sur ce dispositif.

Coût : 5 000 €/an pour le financement des 4 animateurs.

## Le vélocar scolaire

Il s'agit d'un véhicule à pédalier et à assistance électrique, qui permet de transporter une dizaine d'enfants. Un conducteur est chargé du pilotage et, grâce à des pédales indépendants, chaque enfant participe à l'entraînement du véhicule. Les enfants doivent s'inscrire et sont pris en charge et déposés devant leur domicile.

L'encadrement peut être assuré par des parents d'élèves, des bénévoles, des agents communaux ou de l'intercommunalité ou par un prestataire.



## Développer un programme d'écomobilité scolaire

### ► Détails des mesures à mettre en œuvre

#### Mesure 2 : Sensibiliser les parents aux bonnes pratiques de circulation/stationnement aux abords des établissements

- Les parents d'élèves sont les premiers acteurs de la sécurité aux abords des établissements scolaires. Une sensibilisation est nécessaire pour inciter les parents à changer leurs habitudes et lutter contre les incivilités.
- Dans un premier temps, il s'agira de distribuer des tracts aux parents ou d'apposer des panneaux devant l'école pour interpeler les parents sur leurs pratiques actuelles.
- Dans un second temps, une démarche de sensibilisation peut être menée en collaboration avec la police municipale ou la gendarmerie.
- Enfin, sur les établissements les plus problématiques, un travail pourra également être engagé avec les parents pour identifier les dysfonctionnements et identifier des solutions, notamment sur la question du stationnement.



Affiche de la mairie de Lambres-lez-Aire (62)



Affiche de la Ville de Dijon

Campagne de sensibilisation de la mairie Luxeuil-les-Bains (70)  
Crédit photo : L'Est Républicain

# Développer un programme d'écomobilité scolaire

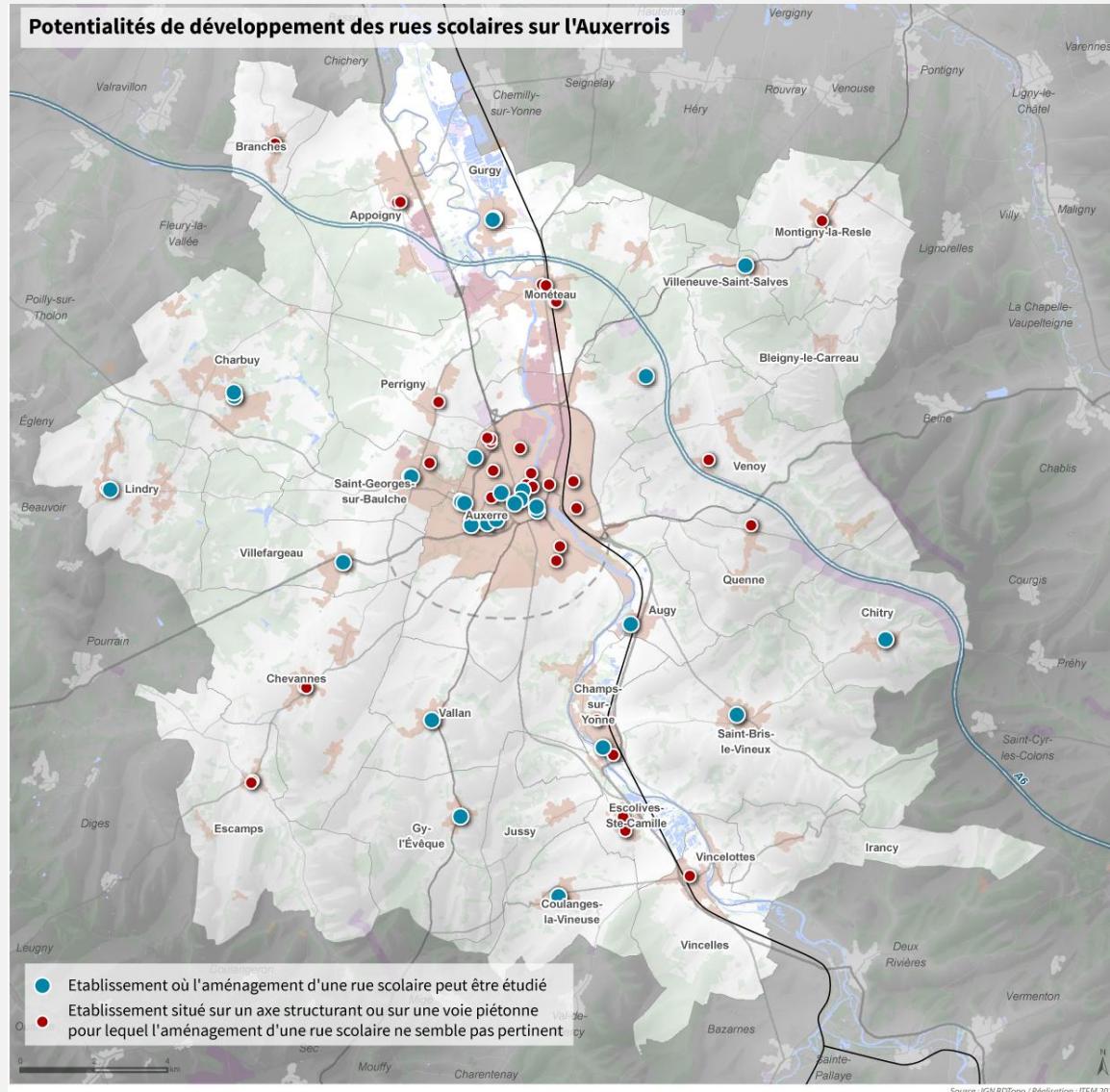
## ► Détails des mesures à mettre en œuvre

### Mesure 3 : Pacifier les abords des établissements scolaires, et développer lorsque que c'est possible le concept de rue scolaire

- L'objectif est de **systématiser la réduction des vitesses et la pacification** devant chaque établissement scolaire de l'Auxerrois afin de **créer un environnement scolaire facilement perceptible** par tous les usagers.
- Le niveau d'apaisement sera fonction du type de voies donnant accès à l'entrée de l'établissement :
  - Sur les **voies principales** de quartier ou d'agglomération (39 établissements sur l'Auxerrois), il s'agira de concilier les fonctions de circulation et de vie locale en agissant sur la **pacification** aux abords de l'établissement en lien notamment avec [l'action 1](#).
  - Sur les **voies ayant une fonction de desserte** (29 établissements sur l'Auxerrois), l'instauration d'une rue scolaire sera étudiée au cas par cas. Pour les établissements qui ne pourraient bénéficier de rue scolaire, il conviendra de pacifier.
- La carte ci-contre présente la situation de chaque établissement scolaire au regard de la hiérarchisation de la rue qui l'accueille.

## « Rue aux école » ou « Rue scolaire » ?

La « **Rue scolaire** » ou « **Rue aux écoles** » recouvrent le même dispositif. Il s'agit d'une une voie publique donnant sur l'entrée ou située à proximité immédiate d'un établissement scolaire où, de manière permanente ou temporaire (à certaines heures), une signalisation adaptée interdit l'accès de véhicules à moteur (une dérogation peut être prévue pour certains usagers comme les riverains).



## Développer un programme d'écomobilité scolaire

### ► Détails des mesures à mettre en œuvre

Aménagements préconisés selon le niveau de maintien de la circulation automobile			
Intervention	Circulation maintenue	Piétonisation temporaire aux heures d'entrée et de sortie d'école	Piétonisation permanente
<b>Objectifs</b>	<b>Apaiser et sécuriser</b>	<b>Apaiser et concilier les usages</b>	<b>Rendre la rue aux enfants et créer un espace calme</b>
<b>Réglementation</b>	Zone 30 ou zone de rencontre	Zone de rencontre permanente Aire piétonne temporaire aux horaires d'entrée et sortie d'école (sortie riveraine conservée mais gestion des entrées plus délicates)	Aire piétonne (accès riverains conservés) Stationnement interdit
<b>Situation type</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Rue avec lignes de bus</li> <li>Rue sans itinéraire de délestage</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Rue faiblement circulée avec itinéraire de délestage possible</li> <li>Pas de circulation de bus</li> </ul>	
<b>Principes d'aménagement</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Aménagement de dispositifs de pacification</li> <li>Pose de barrières séparatives</li> <li>Extension des parvis sur les espaces de stationnement</li> <li>Déport des passages piétons de l'axe de l'entrée d'école pour éviter que les élèves ne sortent directement sur la chaussée</li> <li>Végétalisation</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Pose de barrières amovibles</li> <li>Végétalisation</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Pose d'une barrière fixe ou d'une borne de contrôle d'accès pour les riverains</li> <li>Végétalisation</li> <li>À terme, requalification de l'espace public et transformation de la rue de l'école en un nouvel espace de vie pour les enfants</li> </ul>
<b>Illustration</b>		 Rue scolaire à Vermenton (89)	 Piétonnisation permanente devant une école à Lyon

# Mobiliser les employeurs du territoire sur la mobilité domicile-travail et professionnelle

## Objectif

- Encourager le recours aux mobilités durables pour les déplacements domicile-travail et les déplacements professionnels.

## Publics cibles

- Actifs

## Acteurs

## Rôle

Communauté de l'Auxerrois

Pilote pour l'accompagnement des entreprises dans une démarche de PMIE en tant qu'AOM locale

Entreprises

Porteurs/cibles de la démarche de PMIE

CCI, commune,...

Partenaire technique

## Coûts

- 1 ETP pour la CA

## Suivi des mesures

- Nombre de PMIE engagés chaque année et nombre de salariés concernés
- Nombre d'actions menées auprès des entreprises

## Impact report modal



## Faisabilité



# Mobiliser les employeurs du territoire sur la mobilité domicile-travail et professionnelle

## ► Détails des mesures à mettre en œuvre

### Qu'est-ce qu'un PM(I)E ?

Le Plan de Mobilité (Inter-)Employeur, PM(I)E, est une approche globale de l'ensemble des déplacements des personnes liées à un établissement : personnel, visiteurs, livreurs, clients... Il vise à réduire l'utilisation individuelle de la voiture en adoptant un ensemble de mesures simples et adaptées aux spécificités de chaque établissement.

Le plan de mobilité traite des 5 dimensions de la mobilité en entreprise :

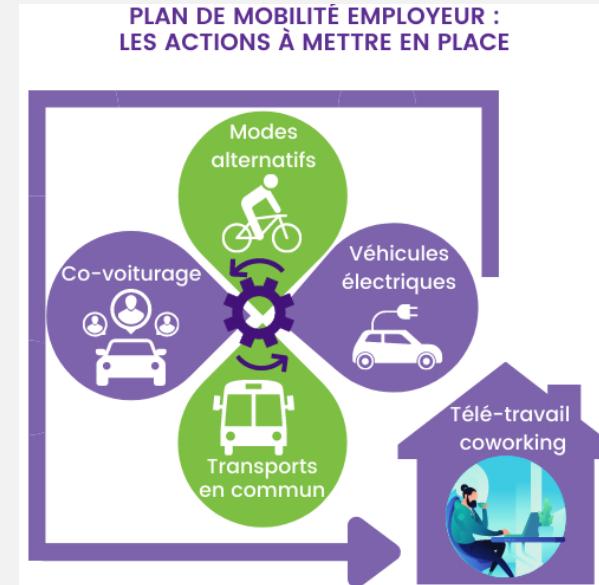
- l'organisation du travail ;
- le télétravail ;
- la flexibilité des horaires ;
- la logistique ;
- les livraisons de marchandises.

Pour élaborer son PME, l'entreprise désigne un référent. Il sera chargé de coordonner l'ensemble de la démarche. Il sera alors nécessaire d'analyser l'accessibilité au site et d'enquêter auprès des salariés sur leurs modes de déplacement actuels, leurs attentes...

Pour une approche pragmatique, il convient d'encourager la vision « multi-employeur » en engageant un PME commun à plusieurs employeurs d'une même zone d'activité. Outre la mutualisation des moyens, les actions engagées auront un impact plus important notamment sur l'encouragement au covoiturage.

Voici des exemples d'actions découlant d'un PMIE :

- Mise en réseau des salariés / agents pour faciliter la pratique du covoiturage
- Places de stationnement réservées aux covoitureurs
- Mise en place de stationnement vélos abrités et sécurisés
- Stage d'éco conduite
- Achat de vélos électriques pour certains déplacements professionnels
- La flexibilité des horaires au regard des horaires des transports collectifs
- Création / requalification d'un cheminement piéton ou d'un aménagement cyclable
- L'installation d'un éclairage public sur une sente piétonne
- ...



# Mieux communiquer et sensibiliser sur les mobilités durables

## Objectif

- Améliorer la connaissance de l'ensemble des solutions de mobilité pour se déplacer sur et en lien avec l'Auxerrois.

## Publics cibles

- Tous publics

## Acteurs

## Rôle

Communauté de l'Auxerrois	Pilote pour la communication sur les mobilités
Région	Partenaire technique pour l'information sur l'offre régionale
Communes	Partenaires techniques pour la diffusion de l'information

## Coûts

- Développement d'une plateforme numérique mobilité à l'échelle de la CA : +/- 100 k€/an

## Suivi des mesures

- A déterminer une fois le MAAS défini

**AuxR\_**  
**Mobilité**



## Impact report modal



## Faisabilité

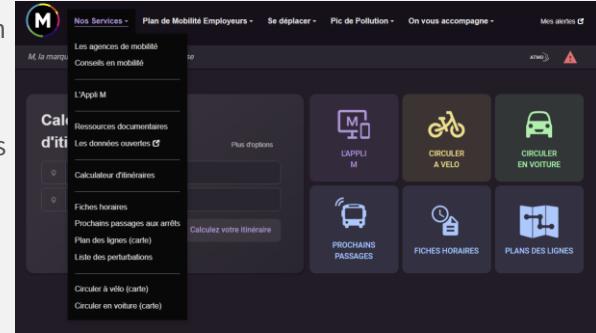


# Mieux communiquer et sensibiliser sur les mobilités durables

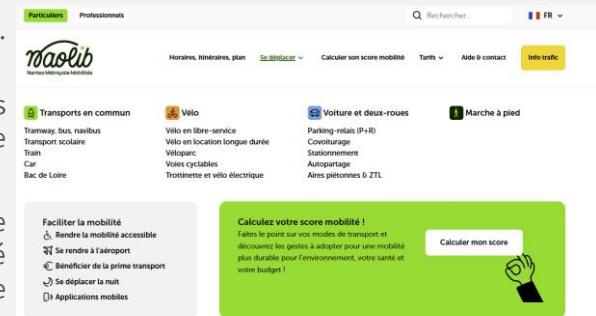
## ► Détails des mesures à mettre en œuvre

### Mesure 1 : Déployer des outils intégrant information, réservation et achat de titres

- La plateforme donnera **toutes les informations relatives aux offres de mobilité** à l'échelle de l'Auxerrois et en lien avec le territoire (pour venir et en sortir) :
  - Les **informations** détaillées par service de mobilité :
    - Sur les transports collectifs communautaires (AuxR\_M le bus) et régionaux (Mobic) : plans, fiches horaires, prochains passages aux arrêts, info-trafic, tarifs... ;
    - Sur le vélo : plan des aménagements cyclables, informations sur le service AuxR\_M le vélo...
    - Sur le covoiturage : carte des aires de covoiturage, informations sur Karos...
    - Sur la marche : exemple de temps de parcours...
    - Sur la voiture : l'organisation du stationnement, les infos travaux...
  - Une **carte interactive** qui recense toutes les offres de mobilité (lignes et points d'arrêt TC, aménagements cyclables, aires de covoiturage, parkings, stationnements vélos, etc.) ;
  - Un **calculateur d'itinéraires multimodal** ;
  - La vente de titres de transport AuxR\_M le bus ;
  - D'autres informations sur la mobilité : les plans de mobilité employeurs, les dispositifs de mobilité solidaire... et des éléments de sensibilisation à la mobilité durable.
- Un module, intégré au calculateur, pourra fournir des informations quant au prix du trajet recherché au regard des tarifs pratiqués par les différentes Autorités Organisatrices de la Mobilité concernés. Ce module devra notamment être capable de récupérer les tarifs pratiqués sur les lignes Mobic et TER.
- A plus long terme, la plateforme pourra également proposer **la vente de titres de transport multi-opérateurs**. Ce service est encore rarement proposé par les AOM car il est difficile à mettre en œuvre et demande une interopérabilité des titres de transport. Ce travail devra se mener au moins à l'échelle régionale en lien avec les autres AOM de Bourgogne-Franche-Comté afin de proposer une solution commune, voire en associant également Ile-de-France Mobilités.



Plateforme « M » rassemblant 4 AOM : Métropole de Grenoble, Pays Voironnais, Grésivaudan, Région



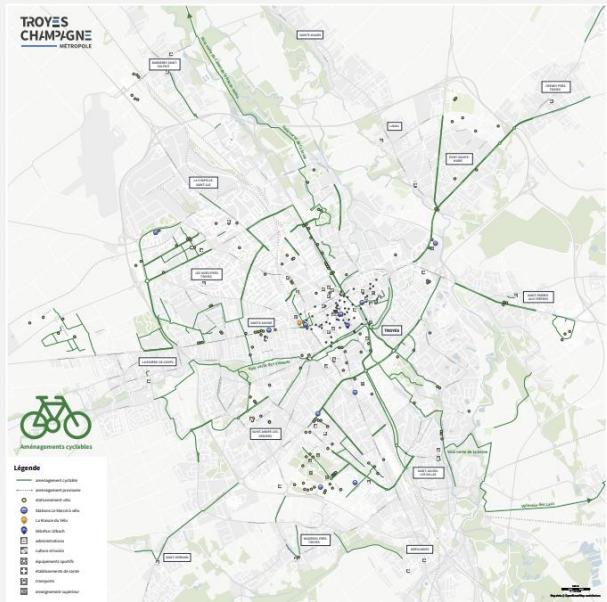
Plateforme « Naolib » de la SEMITAN à l'échelle de Nantes Métropole

# Mieux communiquer et sensibiliser sur les mobilités durables

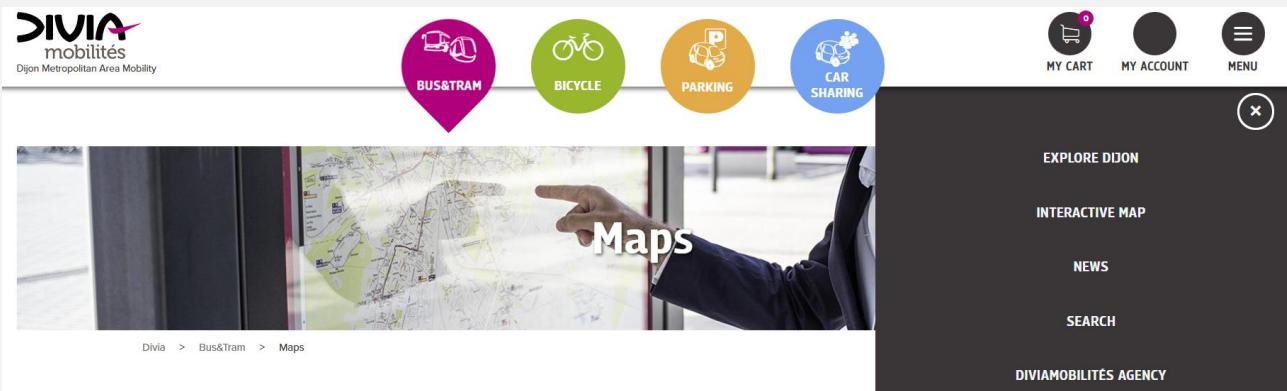
## ► Détails des mesures à mettre en œuvre

### **Mesure 2 : Mieux diffuser l'information sur l'offre de mobilité**

- Au-delà de mettre en place une plateforme numérique d'information multimodale, il s'agira de diffuser l'information auprès de structures en contact avec du public, et en particulier :
  - Les agences France Travail ;
  - Les missions locales ;
  - Les Maisons France Services ;
  - Les Offices du tourisme ;
  - Les mairies.
- La Communauté de l'Auxerrois pourra, de manière périodique, réaliser une session de formation auprès du personnel de ces structures afin de leur présenter l'offre de mobilité et les évolutions récentes.
- Un plan des itinéraires cyclables pourra également être réalisé afin de disposer d'une vision globale des aménagements cyclables et faire connaître les itinéraires sécurisés et les stationnements vélos.
- Enfin les différents supports de communication, qu'ils soient papiers ou numériques, devront être **traduits en anglais** pour les touristes étrangers visitant l'Auxerrois afin de faciliter l'usage des services de mobilité par ce type de public.



Exemple de plan des aménagements cyclables de Troyes



La plateforme mobilité Divia du Grand Dijon propose une version en anglais



# SYNTHESE DU PLAN D'ACTIONS

# Synthèse des coûts de mise en œuvre du plan d'actions (I)

	Actions	Rôle de la CA	Coûts de fonctionnement annuels		Coûts d'investissement / d'études		Moyens humains
			CA	Autres acteurs	CA	Autres acteurs	CA
1	Adapter le réseau viaire pour insérer les mobilités actives et améliorer la vie locale	Partenaire des communes				23 M€	Ponctuel
2	Mettre en œuvre le Schéma directeur Cyclable	<b>Pilote</b>			25 M€ (aménagements) 560 k€ (jalonnement, stationnements, micro- aménagements)		0,4 ETP
3	Étendre et diversifier le service de location de vélo AuxR_M le vélo	<b>Pilote</b>			774 k€		Ponctuel
4	Développer des ateliers d'apprentissage et d'accompagnement à la pratique du vélo	<b>Coordinatrice et partenaire</b>	40 k€				Ponctuel
5	Rendre accessible la chaîne de déplacement	<b>Pilote pour les arrêts</b> Partenaires des communes pour la voirie				3,5 M€ (PAVE)	0,1 ETP
6	Accentuer la pratique de la marche en améliorant les conditions de déplacement des piétons	Partenaire des communes				300 k€ (études)	Ponctuel
<b>Total axe 1 sur les modes actifs</b>			<b>40 k€</b>		<b>26,6 M€</b>	<b>26,8 M€</b>	<b>À minima 0,5 ETP</b>

# Synthèse des coûts de mise en œuvre du plan d'actions (II)

Actions		Coûts de fonctionnement annuels		Coûts d'investissement / d'études		Moyens humains
		CAA	Autres acteurs	CAA	Autres acteurs	CAA
7	Optimiser le réseau AuxR_M le bus	Pilote			200 k€ (accessibilité des arrêts)	0,3 ETP
8	Poursuivre les réflexions avec la Région pour permettre l'interopérabilité et la complémentarité des titres de transport entre les offres régionales et communautaires	Co-pilotage avec la Région	Selon choix retenus			Ponctuel
<b>Total axe 2 sur les transports collectifs routiers</b>				<b>200 k€</b>		<b>0,3 ETP</b>
9	Structurer la gare d'Auxerre Saint-Gervais comme un véritable PEM pour le territoire	Partenaire	5 k€ (enquête)		Coûts à préciser ultérieurement	Ponctuel
10	Faire du train un mode de déplacement quotidien à l'échelle de l'Auxerrois	Partenaire de la Région		600 k€ (offre vers Paris) 50 k€ (arrêts à Vincelles et Champs)	30 k€ (études)	Ponctuel
11	Structurer des pôles d'intermodalité secondaires au niveau des haltes ferroviaires	Co-MOA avec les communes et SNCF Réseaux				213 k€
<b>Total axe 3 sur les transports collectifs ferrés</b>			<b>5 k€</b>	<b>650 k€</b>	<b>30 k€</b>	<b>213 k€</b>
<b>Ponctuel</b>						

# Synthèse des coûts de mise en œuvre du plan d'actions (III)

	Actions	Rôle de la CA	Coûts de fonctionnement annuels		Coûts d'investissement / d'études		Moyens humains
			CA	Autres acteurs	CA	Autres acteurs	CA
12	Elaborer un schéma d'aires de covoitage sur l'ensemble du territoire en appui de la plateforme de covoitage	Pilote ou partenaire selon les aires			954 k€ (aires)		0,15 ETP l'année de réalisation
13	Mieux organiser le stationnement dans les bourgs	Partenaire des communes				Selon les aménagements réalisés	Ponctuel
14	Revoir l'organisation du stationnement dans le centre ville d'Auxerre en lien avec la requalification des espaces publics du centre-ville	Partenaire de la Ville d'Auxerre				Jusqu'à 600 k€/an	Ponctuel
15	Identifier / aménager des parkings dédiés aux poids lourds sur l'Auxerrois	Pilote	40 k€ Recettes : 250 k€		30 k€ (études) 3,96 M€ (parkings et centre routier)		Ponctuel
16	Engager une phase de concertation pour faire évoluer l'organisation des livraisons en centre-ville d'Auxerre et tendre vers une logistique urbaine plus durable	Pilote			40 k€ (études)		Ponctuel
17	Identifier les principales circulations agricoles dans les aménagements de voirie	Pilote					0,15 ETP l'année de réalisation
<b>Total axe 4 sur les déplacements routiers</b>			<b>40 k€</b>		<b>4,98 M€</b>	<b>600 k€</b>	<b>A minima 0,3 ETP</b>

# Synthèse des coûts de mise en œuvre du plan d'actions (IV)

	Actions	Rôle de la CA	Coûts de fonctionnement annuels		Coûts d'investissement / d'études		Moyens humains
			CA	Autres acteurs	CA	Autres acteurs	
18	Mettre en place un panel de services de mobilité solidaire à destination des publics fragiles et en insertion	Partenaire d'une structure associative		26 k€			Ponctuel
19	Développer un programme d'écomobilité scolaire	Initiatrice et coordinatrice Partenaire des communes pour la voirie				Selon les aménagements réalisés	0,4 ETP
20	Mobiliser les employeurs du territoire sur la mobilité domicile-travail et professionnelle	<b>Pilote</b>					1 ETP
21	Mieux communiquer et sensibiliser sur les mobilités durables	<b>Pilote</b>	100 k€				Ponctuel
<b>Total axe 5 sur la communication et l'accompagnement</b>			<b>100 k€</b>	<b>26 k€</b>			<b>A minima 1,4 ETP</b>
<b>Total POA-mobilité</b>			<b>185 k€</b>	<b>676 k€</b>	<b>31,8 M€</b>	<b>A minima 27,6 M€</b>	<b>2,5 à 3 ETP</b>

# Echéancier de réalisation des actions

Axes	Actions	Echéancier		
		Court terme : 2026-2028	Moyen terme : 2029-2031	Long terme : > 2032
Action socle	Mettre en œuvre la LISA			
Axe 1	1 Adapter le réseau viaire pour insérer les mobilités actives et améliorer la vie locale			
	2 Mettre en œuvre le Schéma directeur Cyclable			
	3 Étendre et diversifier le service de location de vélo AuxR_M le vélo	Etendre le service	Diversifier le service	
	4 Développer des ateliers d'apprentissage et d'accompagnement à la pratique du vélo			
	5 Rendre accessible la chaîne de déplacement			
	6 Accentuer la pratique de la marche en améliorant les conditions de déplacement des piétons	Neutralisation des places de stationnement		
Axe 2	7 Optimiser le réseau AuxR_M le bus			
	8 Poursuivre les réflexions avec la Région pour permettre l'interopérabilité et la complémentarité des titres de transport entre les offres régionales et communautaires			
Axe 3	9 Structurer la gare d'Auxerre Saint-Gervais comme un véritable PEM pour le territoire			
	10 Faire du train un mode de déplacement quotidien à l'échelle de l'Auxerrois			
	11 Structurer des pôles d'intermodalité secondaires au niveau des haltes ferroviaires			
Axe 4	12 Elaborer un schéma d'aires de covoitfrage sur l'ensemble du territoire en appui de la plateforme de covoitfrage	Elaboration du schéma et mise en œuvre	Mise en œuvre	Mise en œuvre
	13 Mieux organiser le stationnement dans les bourgs			
	14 Revoir l'organisation du stationnement dans le centre ville d'Auxerre en lien avec la requalification des espaces publics du centre-ville			
	15 Identifier / aménager des parkings dédiés aux poids lourds sur l'Auxerrois			
	16 Engager une phase de concertation pour faire évoluer l'organisation des livraisons en centre-ville d'Auxerre et tendre vers une logistique urbaine plus durable	Etude et concertation	Mise en œuvre	
	17 Identifier les principales circulations agricoles dans les aménagements de voirie			
Axe 5	18 Mettre en place un panel de services de mobilité solidaire à destination des publics fragiles et en insertion			
	19 Développer un programme d'écomobilité scolaire			
	20 Mobiliser les employeurs du territoire sur la mobilité domicile-travail et professionnelle			
	21 Mieux communiquer et sensibiliser sur les mobilités durables			

## **Un suivi régulier et une évaluation à 6 ans du POA mobilité dans le cadre du PLUi-HM**

L'évaluation du POA mobilité s'inscrit dans la **procédure d'évaluation** du PLUi-HM. L'article [L153-27](#) du Code de l'urbanisme précise que « six ans au plus après la délibération portant approbation du plan local d'urbanisme, [...] l'organe délibérant de l'établissement public de coopération intercommunale, après avoir sollicité l'avis de ses communes membres, ou le conseil municipal procède à une analyse des résultats de l'application du plan, au regard des objectifs visés à l'article L. 101-2 et, le cas échéant, aux articles [L1214-1](#) et [L1214-2](#) du code des transports » (les articles L1214-1 et L1214-2 du code des transports correspondent aux 11 objectifs généraux auxquels doivent répondre les Plans de Mobilité).

Au-delà de l'évaluation à 6 ans, la Communauté de l'Auxerrois aura en charge **le suivi régulier** de mise en œuvre du POA mobilité qui sera examiné annuellement par les instances de réflexion et de concertation déjà mis en place : la Commission Mobilité et le Comité des Partenaires.

## **Un observatoire des déplacements pour suivre et évaluer la mise en œuvre du POA mobilité**

Le suivi régulier et l'évaluation à 6 ans du POA mobilité s'appuieront un **observatoire des déplacements**, rassemblant les données sur la mobilité et sur la sécurité routière sur le ressort territorial de la Communauté de l'Auxerrois.

Cet observatoire s'appuiera sur une **série d'indicateurs** généraux et propres à chacune des actions permettant de mesurer l'état d'avancement et de mise en œuvre des actions et les impacts sur les pratiques de mobilité. Ils feront l'objet d'un tableau de bord mis à jour régulièrement. Sont repris dans le tableau ci-après les indicateurs de suivi proposés pour chacune des actions du POA mobilité.

Cet observatoire devra comprendre un **observatoire spécifique de l'accidentalité des modes actifs**. Celui-ci vise à répondre aux objectifs fixés par le Code des transports (articles [L1214-2](#) et [R1214-3](#)) qui demande à suivre le nombre et la gravité des accidents impliquant au moins un piéton, un cycliste ou un utilisateur d'engin de déplacement personnel (EDP). Un tableau de bord statistique sera produit spécifiquement tous les 2 ans à l'échelle de la CA sur le sujet à partir des données issues des [Bases de données annuelles des accidents corporels de la circulation routière](#) (fichier BAAC) administré par l'Observatoire national interministériel de la sécurité routière (ONISR) qui rassemblent, pour chaque accident corporel (soit un accident survenu sur une voie ouverte à la circulation publique, impliquant au moins un véhicule et ayant fait au moins une victime ayant nécessité des soins), les informations décrivant l'accident saisies par les forces de l'ordre.

Le tableau de bord du suivi des actions du POA mobilité feront l'objet d'un **rappor tannuel examiné par la Commission Mobilité et le Comité des Partenaires** de la CA.

## Les indicateurs de suivi et d'évaluation à renseigner tout au long de la durée de vie du POA mobilité

Thème	Impact suivi	Indicateur	Obtention des données	Péodicité	Valeur de référence
Pratique de mobilité	Report modal vers les modes alternatifs	Part modale de la voiture et des 2 roues motorisés chez les actifs	Recensement de l'INSEE	Annuelle	83,6% (INSEE 2022)
Pratique de mobilité	Report modal vers les TC	Part modale des TC chez les actifs	Recensement de l'INSEE	Annuelle	4,8% (INSEE 2022)
Pratique de mobilité	Report modal vers le vélo	Part modale du vélo chez les actifs	Recensement de l'INSEE	Annuelle	2,3% (INSEE 2022)
Pratique de mobilité	Report modal vers la marche	Part modale de la marche chez les actifs	Recensement de l'INSEE	Annuelle	9,3% (INSEE 2022)
Réseau viaire	Partage de la voirie	Nombre d'axes de l'action 1 traités	Services de la CA	A l'échéance de réalisation	0
Réseau viaire	Partage de la voirie	Nombre de traversées de bourg de l'action 1 traitées	Services de la CA	A l'échéance de réalisation	0
Modes actifs	Constitution du réseau cyclable	Linéaire d'aménagements cyclable	Services de la CA	Annuelle	NC
Modes actifs	Constitution du réseau cyclable	Nombre de stationnements vélos	Services de la CA	Annuelle	NC
Modes actifs	Constitution du réseau cyclable	Nombre de carrefours équipés de cédez-le-passage vélo	Services de la CA	Annuelle	NC
Modes actifs	Utilisation du service de location de vélos	Nombre de trajets réalisés	Tableau de bord AuxR_M le vélo	Annuelle	188 606 (2024)
Modes actifs	Utilisation du service de location de vélos	Nombre d'utilisateurs différents	Tableau de bord AuxR_M le vélo	Annuelle	7 419 (2024)
Modes actifs	Utilisation du service de location de vélos	Kilomètres parcourus	Tableau de bord AuxR_M le vélo	Annuelle	671 603 (2024)

# Suivi et évaluation du POA mobilité (III)

Thème	Impact suivi	Indicateur	Obtention des données	Péodicité	Valeur de référence
Modes actifs	Formation SRAV suivie	Nombre d'attestations délivrées en fin de cycle 3	Services de la CA	Annuelle	0
Modes actifs	Formation SRAV suivie	Nombre d'ateliers proposés	Services de la CA	Annuelle	0
Modes actifs	Mise en accessibilité de la voirie	Nombre de PAVE mis en œuvre	Communes	Annuelle	NC
Modes actifs	Constitution d'un réseau piéton	Nombre de communes engagées dans une démarche de plan piéton	Communes	Annuelle	0
Transports collectifs	Réseau urbain AuxR_M le bus	Fréquentation en nombre de voyages	Rapport d'activités du délégataire du réseau urbain	Annuelle	Fréquentation 2022 : • Réseau urbain : 1 417 739 • TAD : 9 273 • Lignes scolaires : 52 480
Transports collectifs	Réseau urbain AuxR_M le bus	Kilomètres commerciaux offerts	Rapport d'activités du délégataire du réseau urbain	Annuelle	Km commerciaux 2022 : • Réseau urbain : 994 827 km • TAD : 75 234 km • Lignes scolaires : 17 744 km
Transports collectifs	Réseau urbain AuxR_M le bus	Rapport V/K	Rapport d'activités du délégataire du réseau urbain	Annuelle	Rapport V/K 2022 : • Lignes urbaines : 1,43 • TAD : 0,12 • Lignes scolaires : 2,96
Transports collectifs	Réseau urbain AuxR_M le bus	Taux de mise en accessibilité des arrêts prioritaires	Services de la CA : suivi SDA	Annuelle	47 % (2024)
Transports collectifs	Structuration du PEM d'Auxerre Saint-Gervais	Fréquentation de la gare (montées-descentes en gare)	SNCF voyageurs (opendata SNCF)	Annuelle	603 911 (2024)
Transports collectifs	Structuration du PEM d'Auxerre Saint-Gervais	Fréquentation des gares de Monéteau, Champs-Saint-Bris et Vincelles (montées-descentes)	SNCF voyageurs (opendata SNCF)	Annuelle	• Monéteau-Gurgy : 15 866 (2024) • Champs-Saint-Bris : 2 749 (2024) • Vincelles : 6 324 (2024)

# Suivi et évaluation du POA mobilité (IV)

Thème	Impact suivi	Indicateur	Obtention des données	Péodicité	Valeur de référence
Intermodalité	Structuration du PEM d'Auxerre Saint-Gervais	Montées-descentes à l'arrêt « Gare » des lignes urbaines	Rapport d'activités du déléguétaire du réseau urbain	Annuelle	NC
Intermodalité	Structuration du PEM d'Auxerre Saint-Gervais	Occupation des stationnements vélos	Comptages services de la CA	Annuelle	NC
Intermodalité	Structuration de PEM secondaires	Nombre de stationnements vélos créés et disponibles sur site	Services de la CA	Annuelle	Etat des lieux 2023 : • Monéteau-Gurgy : 0 place • Champs-Saint-Bris : 4 places vélos sur arceaux • Vincelles : 4 places vélos sur arceaux
Usage partagé de la voiture	Développement du covoituring	Nombre d'aires et places de covoituring disponibles	Services de la CA	Annuelle	2 aires, 83 places (2025)
Usage partagé de la voiture	Développement du covoituring	Taux d'occupation des aires	Comptages services de la CA	Semestrielle à période fixe	NC
Usage partagé de la voiture	Développement du covoituring	Evolution du nombre de trajets mensuels en covoituring par le biais de l'application de covoituring de la CA	Tableau de bord du prestataire	Annuelle	NC
Stationnement	Partage de la voirie	Nombre de communes ayant mis en œuvre un nouveau plan de stationnement	Communes	Annuelle	0
Stationnement	Fréquentation du stationnement réglementé	Nombre de places par type de stationnement	Ville d'Auxerre	Annuelle	3 930 places dont 42 % de réglementées (2024)
Stationnement	Fréquentation du stationnement réglementé	Recette détaillée du stationnement	Ville d'Auxerre	Annuelle	NC
Stationnement	Stationnement des poids-lourds	Nombre de places PL créées et total disponibles	Services de la CA	Annuelle	2 parkings existants : • Villeneuve-Saint-Salves : 15 places • Péage de Monéteau : 10 places
Stationnement	Stationnement des poids-lourds	Taux d'occupation des parkings PL	Services de la CA	Semestrielle à période fixe	NC

# Suivi et évaluation du POA mobilité (v)

Thème	Impact suivi	Indicateur	Obtention des données	Péodicité	Valeur de référence
Electromobilité	Déploiement des IRVE	Nombre de bornes de recharge pour véhicules électriques installées	Services de la CA / SDEY	Annuelle	72 points de charge du réseau SDEY et Freshmile (2023)
Mobilité solidaire	Utilisation du service de mobilité solidaire	Nombre de bénéficiaires des services de mobilité solidaire	Rapport d'activités de la structure porteuse	Annuelle	-
Mobilité solidaire	Utilisation du service de mobilité solidaire	Nombre de trajets effectués par le transport d'utilité sociale	Rapport d'activités de la structure porteuse	Annuelle	-
Accompagnement au changement de comportement	Mobilité des scolaires	Nombre d'établissements inscrits dans une démarche de réalisation d'un PDMES	Communes	Annuelle	0
Accompagnement au changement de comportement	Mobilité des scolaires	Nombre de rues scolaires réalisées	Communes	Annuelle	0
Accompagnement au changement de comportement	Mobilité des actifs	Nombre de PMIE engagés chaque année	Services de la CA	Annuelle	NC
Accompagnement au changement de comportement	Mobilité des actifs	Nombre de salariés concernés par un PMIE	Services de la CA	Annuelle	NC



# ANNEXES



# ANNEXES

## ANNEXE DE L'ACTION 7

## Optimiser le réseau AuxR\_M le bus

### ► Détails des mesures à mettre en œuvre

#### Zoom Mesure 2 : Identifier les points durs de circulation sur le réseau pour améliorer la performance des lignes de bus

- En lien avec le délégataire du réseau AuxR\_M le bus et les acteurs compétents en termes de voirie, il s'agira dans un premier temps de **recenser l'ensemble des points durs qui pénalisent la circulation des bus :**
  - Des problèmes de saturation/congestion routière ;
  - Des problèmes liés au franchissement des intersections (pas de priorisation bus, temps d'attente élevé...) ;
  - Des problèmes liés à la géométrie de la voie ;
  - Des problèmes liés au stationnement illicite et aux livraisons.
- En fonction de la configuration du réseau viaire et de l'importance des lignes de bus impactées, **différents aménagements favorisant la performance pourront être envisagés :**
  - Une reprise des voies ou intersections à géométrie contrainte ;
  - Un couloir réservé bus continu sur des axes sujets à congestion ;
  - Des aménagements de couloirs bus en approche des carrefours ;
  - La priorisation des bus aux carrefours à feux ;
  - Un meilleur contrôle / verbalisation des incivilités en matière de stationnement.
- La mise en place de ces aménagements devra se réaliser en fonction de différents arbitrages sur l'espace viaire alloué à chaque mode, en prenant en compte le maillage cyclable à développer ([action 2](#)), la requalification des axes structurants ([action 1](#)) et la politique de stationnement ([action 14](#)).
- En lien avec la mesure 1, ce travail sera aussi l'occasion d'évaluer à terme la pertinence d'entamer des réflexions pour tendre vers la mise en œuvre de lignes type « Bus à Haut Niveau de Service » (BHNS) en fonction des aménagements de priorisation à réaliser sur de longues sections et des besoins et pratiques de mobilité.

### Les balises hyperfréquences

Le principe de cette détection réside en un échange de messages entre un émetteur-récepteur (E/R) fixe et son équivalent installé à l'avant du véhicule à détecter. La communication avec le contrôleur de feux est réalisée ensuite en filaire entre la balise située sur le poteau de feu. Il présente l'avantage de nécessiter moins d'infrastructures que la pose de boucles où des sciages dans le revêtement hydrocarboné et le tirage de gaines vers le contrôleur sont notamment nécessaires. La communication commence lorsque la balise mobile entre dans le champ de la balise fixe.

Deux médias sont utilisés comme support de communication, les ondes radios en hyperfréquences et les ondes infrarouges.



*Exemple d'un couloir d'approche (image Google Street View)*



# ANNEXES

## ANNEXE ACCESIBILITÉ

## Des personnes handicapées aux personnes à mobilité réduite (PMR)

La notion de personnes à mobilité réduite (PMR) inclut l'ensemble des personnes qui éprouvent des difficultés à se déplacer, de manière réduite provisoire ou permanente (décret du 9 février 2006 et directive 2001/85/CE du Parlement et du Conseil européen).

Il s'agit de « toutes les personnes ayant des difficultés pour utiliser les transports publics, telles que, par exemple, personnes souffrant de handicaps sensoriels et intellectuels, personnes en fauteuil roulant, personnes handicapées des membres, personnes de petite taille, personnes âgées, femmes enceintes, personnes transportant des bagages lourds et personnes avec enfants (y compris enfants en poussette) ». La notion de personne à mobilité réduite est ainsi plus large que celle de personne handicapée. Au regard de cette définition, c'est donc toute la population qui, au cours de sa vie, peut être concernée par ces dispositions favorisant l'accessibilité. Le handicap n'est plus un cas à part, mais une situation dans laquelle n'importe qui peut se retrouver.

Près d'une personne sur trois déclare rencontrer dans la vie de tous les jours des difficultés, qu'elles soient physiques, sensorielles, intellectuelles ou mentales. Le handicap de chaque personne ne se réduit donc pas aux situations personnelles, aux déficiences et aux incapacités qu'elles engendrent, car il découle aussi de l'environnement matériel et social.

L'accessibilité universelle, c'est l'accès à une ville pensée pour tous : ce qui s'avère nécessaire pour 10 % de la population est utile pour 40 % et confortable pour 100 % des usagers. En effet, l'accessibilité ne se limite pas aux personnes à mobilité réduite avec un handicap visible ou non, ponctuel ou non, mais offre également aux usagers dans leur globalité une qualité et une expérience client fluide tout au long de leur parcours.

## Les difficultés rencontrées par les personnes à mobilité réduite

Ainsi, qu'ils soient permanents ou temporaires, tous les types de handicap doivent être pris en compte, l'accessibilité se veut universelle et doit concerner toute la population notamment :

- Les personnes en situation de handicap, quelle que soit la déficience concernée (auditive, cognitive, mentale, motrice, psychique, visuelle) ;
- Les personnes âgées, pour des questions de fatigabilité et de difficulté à se mouvoir dans l'espace public ;
- Les familles avec les poussettes ;
- Toutes les personnes souffrant de maladies cardio-respiratoires ne pouvant pas faire de grands efforts physiques ...

Les difficultés rencontrées par les PMR lors de leurs déplacements ?	
Type de handicap	Principales difficultés rencontrées
 MOTEUR – PHYSIQUE	<ul style="list-style-type: none"><li>• la nature des sols</li><li>• les dénivelés, et obstacles, notamment verticaux</li><li>• les déplacements sur de longues distances</li><li>• Les difficultés à atteindre certaines hauteurs</li></ul>
 VISUEL	<ul style="list-style-type: none"><li>• se repérer dans l'espace</li><li>• le manque de visibilité ou de détection d'obstacles</li><li>• la cohabitation avec les vélos, trottinettes</li><li>• lire les informations</li></ul>
 AUDITIF	<ul style="list-style-type: none"><li>• distinguer les sons et accéder aux informations</li><li>• la cohabitation avec les vélos, trottinettes...</li></ul>
 COGNITIF	<ul style="list-style-type: none"><li>• se repérer et mémoriser un itinéraire ;</li><li>• la lecture et compréhension des informations ;</li></ul>

## Les principes édictés par la loi du 11 février 2005

L'adoption de la loi d'orientation du 30 juin 1975 en faveur des personnes handicapées constitue la première étape législative en matière d'accessibilité. En revanche, c'est la loi n°2005-102 du 11 février 2005 relative à « l'égalité des droits, des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées », dite loi Handicap, qui introduit véritablement le principe d'accessibilité de la voirie, des espaces publics et des services de transports collectifs pour les personnes en situation de handicap et définit les outils pour la mettre en œuvre. La loi de 2005 impose et fixe comme objectif l'accessibilité des réseaux de transports publics et des ERP pour 2015.

Elle énonce clairement le principe de continuité de la chaîne du déplacement qui comprend le cadre bâti, la voirie, les aménagements des espaces publics, les systèmes de transport et leur intermodalité.

Pour répondre à ces objectifs, la loi impose aux collectivités diverses mesures concrètes dont :

- l'élaboration des Schémas Directeurs d'Accessibilité des transports (SDA) ;
- l'élaboration des Plans de mise en Accessibilité de la Voirie et des Espaces Publics (PAVE) ;
- la constitution de commissions communales ou intercommunales d'accessibilité (CCA/CIA) ;
- l'intégration d'une annexe « accessibilité » aux Plans de Déplacements Urbains (et maintenant au Plan de Mobilité).

L'ensemble des travaux et mesures sont alors programmés au travers des nouveaux Schémas Directeurs d'Accessibilité : les Agendas d'Accessibilité Programmée (Ad'AP).

## La Loi d'Orientation des Mobilités, un changement de paradigme

La Loi d'Orientation des Mobilités (LOM) de décembre 2019 marque un tournant dans la prise en compte de l'accessibilité. L'objectif est de favoriser l'usage des transports en commun par les personnes en situation de handicap.

Les mesures de la LOM sont principalement axées sur les facilités d'usage de cette accessibilité : tarifs spéciaux pour les accompagnateurs, collecte des données d'accessibilité des transports et de la voirie pour informer les voyageurs...

Plusieurs nouvelles mesures sont mentionnées pour améliorer encore la mobilité des PMR :

- les données relatives à l'accessibilité des transports publics (routiers et ferroviaires) ainsi que les données sur l'accessibilité de certains itinéraires piétons 200 m autour des points d'arrêt prioritaires devront être publiques ;
- les accompagnateurs de PMR ne pouvant pas voyager seuls pourront utiliser les transports en commun à des tarifs préférentiels ;
- Il faudra garantir l'accès des PMR aux places de stationnement disposant de bornes de recharge électrique ;
- Il y a une obligation des AOM de publier des rapports périodiques de mise en accessibilité de leurs réseaux ;
- La mise en place d'une plateforme unique pour réserver des missions d'assistance en gare.

## Le PAVE (Plan de mise en Accessibilité de la Voirie et des Espaces publics)

Issu de la loi de 2005, « Un PAVE est établi dans chaque commune de 1 000 habitants et plus à l'initiative du maire ou, le cas échéant, du président de l'établissement public de coopération intercommunale. Ce plan fixe notamment les dispositions susceptibles de rendre accessible aux personnes handicapées et à mobilité réduite l'ensemble des circulations piétonnes et des aires de stationnement d'automobiles situées sur le territoire de la commune ou de l'établissement public de coopération intercommunale ».

Le décret n° 2006-1657 du 21 décembre 2006 relatif à l'accessibilité de la voirie et des espaces publics précise, à son article 2, que toutes les communes doivent élaborer au plus tard le 22 décembre 2009 un plan de mise en accessibilité de la voirie et des aménagements des espaces publics.

## Le SDA (Schéma Directeur d'Accessibilité des transports)

Ce schéma doit :

- préciser la programmation de la mise en accessibilité de services de transport;
- définir les modalités de l'accessibilité des différents types de transport ;
- identifier les cas d'impossibilité technique de mise en accessibilité des services existants ;
- préciser le « transport de substitution » qui sera mis à disposition pour pallier ces impossibilités de mise en accessibilité ;
- déterminer les modalités de maintenance pouvant assurer la pérennité des équipements d'accessibilité.
- Les SDA doivent être élaborés par les autorités organisatrices de la mobilité

## Sd'AP (Schéma Directeur d'Accessibilité – Agenda d'accessibilité Programmé)

Les Sd'AP sont un instrument de politique publique qui peuvent être volontairement mobilisé par les autorités organisatrices de transport pour poursuivre, après le 13 février 2015, leur programme de mise en accessibilité de leurs réseaux de bus, cars et trains.

L'ordonnance n° 2014-1090 du 26/09/2014 relative à la mise en accessibilité des établissements recevant du public, des transports publics, des bâtiments d'habitation et de la voirie pour les personnes handicapées précise selon quelles modalités les points d'arrêt et le matériel roulant doivent être rendus accessibles. Les transports scolaires n'entrent pas dans le champ d'application de l'ordonnance. Elle donne aux autorités organisatrices de la mobilité (AOM) qui n'ont pas élaboré de schéma directeur d'accessibilité (SDA) la possibilité d'élaborer un schéma directeur d'accessibilité-agenda d'accessibilité programmée (SD'AP).

Deux décrets du 4 novembre 2014 ont précisé ces dispositions : le décret n° 2014-1321 qui détermine le contenu et les conditions d'approbation des Sd'AP et le décret n° 2014-1323 qui définit les critères de détermination des points d'arrêt à rendre accessibles de manière prioritaire (article D.1112-8 du code des transports).

## ***La commission intercommunale d'accessibilité (CIA)***

La loi n°2005-102 du 11 février 2005 impose la création d'une commission intercommunale pour l'accessibilité des personnes handicapées, par tout établissement de coopération intercommunale compétent en matière de transports, dès lors qu'il regroupe 5000 habitants ou plus.

La CIA de la Communauté de l'Auxerrois a été créée le 13 décembre 2007. Lieu de concertation et de dialogue entre les collectivités et le public, la commission doit entre-autre :

- Dresser un état des lieux de l'accessibilité du cadre bâti existant, de la voirie, des espaces publics et des transports et de l'offre de logements accessibles aux personnes handicapées ;
- Faire des propositions visant à améliorer l'accessibilité des réseaux de transport et de l'espace public.

La Commission est ainsi composée de deux grands collèges :

- le collège des représentants des communes et des élus, soit 7 membres titulaires et 7 suppléants ;
- le collège des représentants des personnes en situation de handicap et des personnes âgées (soit 7 représentants).

Sont également conviés la Chambre de commerce et d'industrie de l'Yonne (CCI), la Chambres de métiers et de l'artisanat (CMA), et le délégué au réseau AuxR\_M le bus.

## ***L'accessibilité de la voirie et des espaces publics***

L'espace public est au cœur de la chaîne de déplacement. Les cheminements, trottoirs, les places, le stationnement... Lorsque l'espace public n'est pas accessible, il constitue un obstacle réel à la mobilité des PMR, et plus largement de tous. Dès 2005, la loi a donc imposé aux collectivités de répondre à ce besoin au travers des Plans de Mise en Accessibilité de la Voirie et des Espaces publics (PAVE) pour les communes d'au moins 1 000 habitants. Ce document stratégique de référence en matière d'accessibilité permet de disposer du diagnostic de l'existant mais aussi d'une programmation pluriannuelle des travaux.

La Communauté de l'Auxerrois n'ayant pas de compétence en matière de voirie, la mise en accessibilité des voiries et espaces publics revient aux communes.



## Le réseau AuxR\_M le bus

Cette mise en accessibilité est portée par le schéma directeur d'accessibilité programmée.

Concernant les **points d'arrêts**, la Communauté de l'Auxerrois a identifié 160 arrêts prioritaires à rendre accessibles aux PMR et 12 faisant l'objet d'une impossibilité technique avérée (ITA). En 2023, le bilan du SDA-Ad'AP faisait apparaître que 47 % des arrêts prioritaires répondent aux normes accessibilité. En outre, parmi les 256 arrêts du réseau urbain, 78% sont accessibles.

Concernant le **matériel roulant**, 100% de la flotte de bus, ainsi que les véhicules de la navette du centre-ville, sont équipés de rampes d'accès, facilitant la montée pour les personnes en fauteuil roulant. Ces rampes se déploient à hauteur de la porte arrière. Il existe également à bord de ces mêmes véhicules des emplacements dédiés pour les personnes en fauteuil roulant. Pour le service Flexibus, un véhicule PMR est affecté en continu au service. Les autres véhicules du service Flexibus sont équipés simplement d'une marche.

Les **accompagnants** des personnes invalides voyagent gratuitement sur le réseau, à condition que la mention "tierce personne" ou "besoin d'accompagnement" figure sur la carte d'invalidité.

Les **personnes en situation de surdité, ou malentendantes**, peuvent interagir avec les agents d'accueil, que ce soit par téléphone ou en agence grâce à la solution ElioZ, donc AuxR\_M le bus est partenaire. Les personnes peuvent dialoguer en LSF (Langue des Signes Française), TTRP (Transcription en Temps Réel de la Parole) ou LPC (Langue française Parlée Complétée).

## L'accessibilité du réseau ferré et routier régional Mobigo

La mise en accessibilité du interurbain ferré et routier Mobigo est assuré par la Région Bourgogne-Franche-Comté.

Selon le Registre public d'accessibilité des gares ferroviaires de SNCF Gares & Connexions, la gare d'Auxerre-Saint-Gervais est en conformité sur tout son périmètre (quais et bâtiment voyageurs). Les gares de Monéteau-Gurgy et Champs-Saint-Bris ne sont pas concerné par le SDA Ad'AP et la gare de Vincelles est exclue du recensement effectué dans le registre public d'accessibilité. Toutefois ces gares ne répondent pas au standard de conformité de l'accessibilité.

Il est proposé aux Personnes en Situation de Handicap (PSH) et aux Personnes à Mobilité Réduite (PMR) un service gratuit d'assistance en gare appelé « Assist'en Gare ». Ce service gratuit sur réservation est financé par le Conseil régional de Bourgogne-Franche-Comté.

Sur le réseau routier Mobigo, seuls les arrêts Arquebuse et Auxerre Gare SNCF sont aux normes accessibilité sur le périmètre de l'Auxerrois. Pour faciliter leurs déplacements, les personnes en situation de handicap peuvent réserver leur trajet sur le réseau régional CAR Mobigo.



## ***Une prise en compte spécifique et forte à travers le POA-M...***

**L'action 5 est spécifique à l'accessibilité** et traite de l'ensemble de la chaîne de déplacement à travers les PAVE et l'aménagement de la voirie et des espaces publics, de la poursuite de la mise en accessibilité des arrêts du réseau AuxR\_M le bus et en rappelant l'obligation d'audit de l'accessibilité de la part des gestionnaires de voirie dans un rayon de 200 m autour des points d'arrêts de transports collectifs inscrits au SDA.



## ***...Et une notion transversale qui concerne tous les aspects de la mobilité***

Au-delà de l'action 5, la **notion d'accessibilité est traitée de façon transversale dans chaque axe du POA-M** qui permet d'améliorer les conditions de déplacements et l'accès au territoire de la Communauté de l'Auxerrois pour les personnes à mobilité réduite. Ainsi, plusieurs actions définies dans le POA-M vont améliorer la chaîne de déplacement et favoriser l'accessibilité des PMR.

### **Action 1 : Adapter le réseau viaire pour insérer les mobilités actives et améliorer la vie locale**

Le réseau viaire, support de mobilité, fera l'objet de transformations qui vont permettre d'améliorer la qualité et la sécurité de l'espace public et d'intégrer les dernières normes en matière d'accessibilité. De même l'abaissement des vitesses de circulation contribuera à accroître la sécurité routière notamment pour les usagers les plus vulnérables.

### **Action 2 : Mettre en œuvre le Schéma directeur Cyclable**

La réalisation d'aménagements cyclables demande parfois à requalifier l'ensemble de l'espace public dont les cheminements piétons. Aussi lorsqu'une liaison cyclable est réalisée par un aménagement ouvert aux piétons (type voie verte), elle participe à l'amélioration des conditions de circulation des PMR.

### **Action 3 : Etendre et diversifier le service de location de vélo AuxR\_M le vélo**

Cette action prévoit notamment l'acquisition de vélos « tricycles » adaptés aux personnes présentant des difficultés d'équilibre.



### **Action 6 : Accentuer la pratique de la marche en améliorant les conditions de déplacement des piétons**

Cette action passera nécessairement par la prise en compte des normes en matière d'accessibilité qui apporteront confort et sécurité de tous les piétons.



### **Action 7 : Optimiser le réseau AuxR\_M le bus**

L'optimisation du réseau permettra une meilleure prise en compte des besoins de la population dont les PMR.

### **Action 9 : Structurer la gare d'Auxerre Saint-Gervais comme un véritable PEM pour le territoire**

### **Action 11 : Structurer des pôles d'intermodalité secondaires au niveau des haltes ferroviaires**

La structuration de pôles d'intermodalité nécessitera une reprise des espaces publics et des cheminements piétons en rabattement et les arrêts desservant seront considérés comme arrêts prioritaires à rendre accessibles.

# Les mesures favorisant l'accessibilité au sein du POA-M (II)



## Action 13 : Mieux organiser le stationnement dans les bourgs

Il s'agit dans cette action d'organiser le stationnement pour éviter le stationnement illicite sur les trottoirs qui pénalisent fortement le déplacement à pied des personnes à mobilité réduite et de prévoir des places réservées aux personnes titulaires d'une carte d'invalidité.

## Action 14 : Revoir l'organisation du stationnement dans le centre ville d'Auxerre en lien avec la requalification des espaces publics du CV

Il s'agit dans cette action de requalifier les espaces publics du cœur de ville, de libérer de l'espace public au profit des piétons, et d'intégrer les besoins de stationnement des personnes en situation de handicap dans la politique de stationnement.

## Action 16 : Engager une phase de concertation pour faire évoluer l'organisation des livraisons en centre-ville d'Auxerre et tendre vers une logistique urbaine plus durable

Le stationnement anarchique de véhicules de livraisons entraîne une perte d'accessibilité de la voirie (stationnement sur trottoir...). L'amélioration de la gestion des livraisons vise à réduire ces impacts négatifs.

## Action 18 : Mettre en place un panel de services de mobilité solidaire à destination des publics fragiles et en insertion

Cette action prévoit notamment de faciliter l'émergence de services de mobilité solidaire et d'un transport d'utilité sociale.

## Action 19 : Développer un programme d'écomobilité scolaire

Cette action vise à mieux sécuriser les abords des établissements scolaires en faveur des piétons. Les mesures prises pourront notamment porter sur l'amélioration des cheminements piétons, une sécurisation des traversées piétonnes et une réduction des vitesses de circulation, qui contribueront à l'amélioration des déplacements à pied des personnes à mobilité réduite.



## Action 21 : Mieux communiquer et sensibiliser sur les mobilités durables

La connaissance de l'offre de mobilité est un vecteur important d'autonomie des personnes âgées ou en situation de handicap. Les supports de communication (fiches horaires, site Internet) devront prendre en compte les exigences en matière d'accessibilité, notamment pour les malvoyants. Il s'agira de veiller à la poursuite de la mobilisation d'outils classiques de communication (accueil physique et téléphonique, flyer) pour les personnes rencontrant des difficultés d'accès au numérique.



elioz



ELIOZ

Elioz, solution de communication à l'écoute des personnes sourdes, malentendantes et entendantes, est désormais accessible pour entrer en contact avec notre service client.



Flexibus  
RÉSERVATION



TITRES ET TARIFS



PROS